

# **Valtakunnallisesti merkittävät maaliikenteen runkoverkot**

**Työryhmän mietintö**





Tekijät (toimielimestä: toimielimen nimi, puheenjohtaja, sihteeri)		Julkaisun laji	
Valtakunnallisesti merkittävien liikenneverkkojen		Työryhmän mietintö	
runkoverkot-työryhmä,		Toimeksiantaja	
		Liikenne- ja viestintäministeriö	
Mikko Ojajarvi (pj), Petri Jalasto (siht.)		Toimielimen asettamispäivämäärä	
		20.2.2004	
Julkaisun nimi			
Valtakunnallisesti merkittävät maaliikenteen runkoverkot. Työryhmän mietintö			
Tiivistelmä			
<p>Työryhmän tehtävänä oli laatia perusteltu ehdotus valtakunnallisesti merkittävien liikenneverkkojen runkoverkoista. Runkoverkot tuli määritellä tieverkolta ja rataverkolta (erikseen raskaan tavaraliikenteen radat ja nopean henkilöliikenteen radat). Työn lähtökohdiksi määriteltiin valtakunnallisesti merkittäviä liikenneverkkoja selvittäneen liikenne- ja viestintäministeriön työryhmän raportti sekä siitä saadut lausunnot ja tuleva maantielaki. Työryhmän tehtävänä oli myös selvittää alustavasti runkoverkkojen parantamisen kustannukset. Työryhmän edellytettiin kuulevan elinkeinoelämän sidosryhmiä ja maakuntien liittoja sekä tarvittaessa muitakin sidosryhmiä.</p> <p>Työryhmä julkaisi 2.5.2005 väliraportin (LVM 48/2005), jossa se esitti luonnoksen runkoverkoiksi. Runkoverkkosuunnitelman ympäristö- ja muiden vaikutusten arvioimiseen liikenne- ja viestintäministeriö antoi erillisen toimeksiannon. Työssä sovellettiin uutta, 1.6.2005 voimaan tullutta ns. SOVA-lakia (Laki viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista 200/2005). Vaikutusten arvioinnista julkaistiin erilliset raportit LVM 27/2006 ja VATT 394/2006. Vaikutusten arviointiin liittyi laaja kuulemis- ja lausuntokierros.</p> <p>Työryhmä ehdottaa, että runkoväyliksi määritellään keskeiset tiet ja radat. Runkoteiden pituus on noin 3 140 km, nopean henkilöliikenteen ratojen pituus noin 1 600 km ja raskaan tavaraliikenteen ratojen pituus noin 2 770 km. Rautateiden runkoverkon kokonaispituus on noin 2 960 km. Runkoverkkojen laajuutta tarkastellaan tarvittaessa uudelleen runkoverkkosuunnitelman toteutumisen seurannasta saatavan perustellun palautteen pohjalta.</p> <p>Runkoverkoilla pyritään pitkällä tähtäyksellä liikenne- ja viestintäministeriön ns. peruspalvelutasotyöryhmän esittämään tavoitetasoon. Se merkitsee 10–15 prosentin lisäystä hoito- ja ylläpitokustannuksiin sekä noin 7,05 miljardin euron kehittämisinvestointeja (runkotiet noin 3,75 miljardia euroa sekä nopean henkilöliikenteen radat ja raskaan tavaraliikenteen radat noin 3,30 miljardia euroa) noin 25 vuoden aikana.</p>			
Avainsanat (asiasanat)			
valtakunnallisesti merkittävät liikenneverkot, runkoverkot, runkotieverkko, runkorataverkko			
Muut tiedot			
Lisätietoja: Petri Jalasto, LVM			
Sarjan nimi ja numero		ISSN	ISBN
Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 43/2006		1457-7488 (painotuote) 1795-4045 (verkkojulkaisu)	952-201-800-7 (painotuote) 952-201-801-5 (verkkojulkaisu)
Kokonaissivumäärä	Kieli	Hinta	Luottamuksellisuus
62	suomi	15 €	julkinen
Jakaja		Kustantaja	
Edita Publishing Oy		Liikenne- ja viestintäministeriö	



Författare		Typ av publikation	
Arbetsgruppen för nationellt viktiga stomnät inom		Betänkande	
trafiknätet		Uppdragsgivare	
		Kommunikationsministeriet	
Mikko Ojajärvi (ordf.), Petri Jalasto (sekr.)		Datum för tillsättandet av organet	
		20.2.2004	
Publikation			
Nationellt viktiga stomnät inom landtrafiken i Finland. Arbetsgruppens betänkande.			
Referat			
<p>Arbetsgruppen hade i uppgift att utarbeta ett motiverat förslag till vilka nationellt viktig trafikleder som skall bilda ett stomnät inom landtrafiken i Finland. Stomnätet skulle fastställas skilt för vägar och för järnvägar (samt separat för banor för tung godstrafik och banor för snabb persontrafik). Utgångspunkter för arbetet var den rapport om nationellt viktiga trafiknät som sammanställts av en arbetsgrupp vid kommunikationsministeriet, utlåtanden om rapporten samt den kommande landsvägslagen. Utredningen skulle också omfatta en preliminär kalkyl över kostnaderna för en förbättring av stomnäten. Arbetsgruppen skulle höra intressentgrupper inom näringslivet, landskapsförbunden samt även andra intressenter enligt behov.</p> <p>I arbetsgruppens mellanrapport av den 2 maj 2005 (KM 48/2005) presenterades ett första förslag till stomnät. Bedömningen av miljökonsekvenser och andra konsekvenser av stomnätsplanen blev föremål för ett separat uppdrag. I arbetet tillämpades den nya lagen om bedömning av miljökonsekvenserna av myndigheters planer och program (200/2005) som trädde i kraft den 1 juni 2005. Konsekvensbedömningarna har sammanställts i två separata rapporter (KM 27/2006 och Statens ekonomiska forskningscentral 394/2006). I konsekvensbedömningarna ingick omfattande samråd och remissbehandlingar.</p> <p>Arbetsgruppen föreslår att centrala vägar och banor i Finland skall utses till stomnät. Stomvägarna omfattar ca 3 140 km, stombanorna för snabb persontrafik ca 1 600 km och stombanorna för tung godstrafik ca 2 770 km. Stombannätet är totalt ca 2 960 km. Stomnätets omfattning ses över vid behov utifrån den motiverade respons som uppföljningen av genomförandet av stomnätsplanen ger.</p> <p>Stomnäten är ett långsiktigt medel för att nå den målnivå som en arbetsgrupp vid kommunikationsministeriet fastställt för basservicen inom trafiken. Detta betyder en ökning om ca 10–15 procent i kostnaderna för drift och underhåll av trafikleder samt utvecklingsinvesteringar om ca 7,05 miljarder euro (stomvägarna ca 3,75 miljarder euro, banorna för snabb persontrafik och banorna för tung godstrafik ca 3,30 miljarder euro) fördelade på ca 25 år.</p>			
Nyckelord			
nationellt viktiga trafiknät, stomnät, stomvägnät, stombannät			
Övriga uppgifter			
Kontaktperson vid kommunikationsministeriet är Petri Jalasto.			
Seriens namn och nummer		ISSN	ISBN
Kommunikationsministeriets publikationer 43/2006		1457-7488 (trycksak) 1795-4045 (nätpublikation)	952-201-800-7 (trycksak) (nätpublikation)
Sidoantal	Språk	Pris	Sekretessgrad
62	finska	15 €	offentlig
Distribution		Förlag	
Edita Publishing Ab		Kommunikationsministeriet	



Authors		Type of publication	
Working group on nationally important trunk		Working group report	
networks in Finland's overland transport system		Assigned by	
		Ministry of Transport and Communications	
Chair: Mikko Ojajärvi, secretary: Petri Jalasto		Date when body appointed	
		20 February 2004	
Name of the publication			
Nationally important trunk networks in Finland's overland transport system			
Abstract			
<p>The Working Group's task was to draw up a well-justified proposal concerning the designation of trunk networks of national importance in Finland's transport network system. Trunk networks were to be specified within the road network and within the rail network (with heavy goods traffic lines and fast passenger traffic lines being treated separately.) The starting point was specified as being the report of the Ministry of Transport and Communications (MTC) working group on transport networks of national importance, and the opinions that had been given on it, and the forthcoming Highways Act. The Group was also to make a preliminary clarification of the costs of improving the trunk networks. The Group was required to take note of the views of business interest groups, Regional Councils, and other stakeholder groups as required.</p> <p>The Group published an interim report on 2 May 2005 (MTC report 48/2005), in which it presented a draft outline for trunk networks. The Ministry assigned the evaluation of the trunk network plan's environmental and other impacts as a separate task. This work was carried out according to the new Act on the evaluation of the environmental impacts of authorities' plans and programmes (Act 200/2005), which came into effect 1 June 2005. The impact evaluations were published as separate reports: MTC report 27/2006 and the Government Institute for Economic Research report VATT 394/2006. The impact evaluations involved an extensive round of consultations and opinion-taking.</p> <p>The Working Group proposes that the most important roads and railway lines be designated as trunk networks. The total length of trunk roads is about 3,140 km, of fast passenger rail lines about 1,600 km, and of heavy goods traffic rail lines about 2,770 km. The total length of the trunk railway network is about 2,960 km. The extent of the trunk networks will be re-examined as required on the basis of the feedback obtained following the implementation of the trunk network plan.</p> <p>Through trunk networks a long-term effort is being made to achieve the level of objectives set out by the MTC "Basic service level" working group. It means a 10-15% increase in care and maintenance costs, and about 7.05 billion euros in development investment (about 3.75 billion euros for trunk roads and about 3.30 billion euros for fast passenger and heavy goods rail services) over about 25 years.</p>			
Keywords			
transport networks of national importance, trunk networks, trunk road network, trunk rail network			
Miscellaneous			
Contact person at the Ministry: Petri Jalasto			
Serial name and number		ISSN	ISBN
Publications of the Ministry of Transport and Communications 43/2006		1457-7488 (printed version) 1795-4045 (electronic version)	952-201-800-7 (printed version) 952-201-801-5 (electronic version)
Pages, total	Language	Price	Confidence status
62	Finnish	€15	Public
Distributed by		Published by	
Edita Publishing Ltd		Ministry of Transport and Communications	

## Liikenne- ja viestintäministeriölle

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 20.2.2004 työryhmän käsittelemään valtakunnallisesti merkittävien liikenneverkkojen runkoverkkojen määrittelyä.

Asetuskirjeen mukaan työn tavoitteena oli laatia perusteltu ehdotus valtakunnallisesti merkittävien liikenneverkkojen runkoverkoista. Runkoverkot tuli määritellä tieverkolta ja rataverkolta (erikseen raskaan tavaraliikenteen radat ja nopean henkilöliikenteen radat). Työn lähtökohdiksi määriteltiin valtakunnallisesti merkittäviä liikenneverkkoja selvittäneen liikenne- ja viestintäministeriön työryhmän raportti sekä siitä saadut lausunnot ja tuleva maantielaki. Työryhmän tehtävänä oli myös selvittää alustavasti runkoverkkojen parantamisen kustannukset. Työryhmän edellytettiin kuulevan elinkeinoelämän sidosryhmiä ja maakuntien liittoja sekä tarvittaessa muitakin sidosryhmiä.

Ehdotusta tehdessään työryhmä on erityisesti pitänyt mielessään seuraavia runkoverkon tavoitteisiin ja vaikutuksiin liittyviä seikkoja:

1. Runkoväylillä tavoitellaan elinkeinoelämän kilpailukyvyn parantamista ja tuetaan valtakunnallisen aluerakenteen tavoitteita.
2. Runkoverkkomäärittelyn ensisijainen merkitys on pitkäjänteisen maankäyttö- ja liikennejärjestelmäsuunnittelun ohjauksessa ja sujuvien ja turvallisten kehittämismahdollisuuksien turvaamisessa keskeisille pitkän matkan yhteyksille. Tämä merkitsee myös maankäyttörajoituksia etenkin liittymätiheyden suhteen.
3. Runkoväylillä pyritään tehostamaan taloudellista tehokkuutta liikenneinfrastruktuurin kehittämisessä. Runkoverkkopäätöksellä ei kuitenkaan ole suoranaista vaikutusta infrastruktuurin rahoitukseen, vaan hankkeiden kiireellisyysarvio jätetään edelleen hallituksen ja eduskunnan tehtäväksi normaalin talousarviokäsittelyn yhteydessä.

Työryhmän puheenjohtajana on toiminut rakennusneuvos Mikko Ojajärvi liikenne- ja viestintäministeriöstä 25.4.2006 alkaen (Juhani Tervala liikenne- ja viestintäministeriöstä 25.4.2006 saakka) ja jäsenenä johtaja Leena Karessuo Suomen Kuntaliitosta, kehitysjohtaja Ulla-Maija Laiho sisäasiainministeriöstä, neuvotteleva virkamies Annukka Lehtonen kauppa- ja teollisuusministeriöstä, rakennusneuvos Mauri Heikkonen ympäristöministeriöstä, hallitusneuvos Kaisa Leena Välipirtti liikenne- ja viestintäministeriöstä, yli-insinööri Ilkka Komsu Tiehallinnosta ja investointijohtaja Kari Ruohonen Ratahallintokeskuksesta. Työryhmän sihteereinä ovat toimineet liikenneneuvos Petri Jalasto 25.4.2006 alkaen (yli-insinööri Mikko Ojajärvi 25.4.2006 saakka) liikenne- ja viestintäministeriöstä ja diplomi-insinööri Aini Sarkkinen ja diplomi-insinööri Martti Perälä Plaana Oy:stä. Valmistelutyöhön ovat asiantuntijoina osallistuneet myös neuvotteleva virkamies Ulla-Riitta Soveri ympäristöministeriöstä, apulaisjohtaja Martti Kerosuo Ratahallintokeskuksesta ja liikenneinsinööri Silja Siltala Suomen Kuntaliitosta.

Työryhmä on pitänyt kahdeksan kokousta.

Työryhmä julkaisi 2.5.2005 väliraportin (LVM 48/2005), jossa se esitti luonnoksen runkoverkoiksi ja esitti samalla, että tämä luonnos muodostaisi lähtökohdan runkoverkkojen vaikutusten arvioinnille, joka tehtäisiin talven 2005 - 2006 aikana. Runkoverkkosuunnitelman ympäristö- ja muiden vaikutusten arvioimiseen liikenne- ja viestintäministeriö antoi erillisen toimeksiannon, jota johti liikenneneuvos Petri Jalasto. Työssä sovellettiin uutta, 1.6.2005 voimaan tullutta ns. SOVA-lakia (Laki viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista 200/2005). Vaikutusten arvioinnista julkaistiin erilliset raportit LVM 27/2006 ja VATT 394/2006.

Suunnitelman vaikutusten arvioinnin aloittamisesta ilmoitettiin virallisella kuulutuksella ja erillisellä tiedotteella elokuussa 2005. Lisäksi vaikutusten arvioinnin alustava työsuunnitelma laitettiin liikenne- ja viestintäministeriön www-sivuille. Elo-syyskuun aikana 2005 kuultiin ympäristöministeriötä ja alueellisia ympäristökeskuksia sekä sosiaali- ja terveysministeriötä, kauppa- ja teollisuusministeriötä sekä sisäasiainministeriötä laadittavien selvitysten suuntaamisesta ja laajuudesta.

Alustavia arvioinnin tuloksia esiteltiin maalis-huhtikuussa 2006 aluetilaisuuksissa Oulussa, Tampereella, Kuopiossa ja Helsingissä. Tilaisuuksiin osallistui mm. valtionhallinnon, maakuntien, kuntien ja elinkeinoelämän edustajia. Suunnitteluaineisto on arviointityön alusta lähtien ollut vapaasti luettavissa internetin kautta ja koko työn ajan on ollut myös mahdollisuus antaa palautetta asiasta internetin kautta.

Runkoverkkosuunnitelma ja sen vaikutusten arviointia koskevat raportit asetettiin nähtäville toukokuussa 2006 ja samaan aikaan pyydettiin eri tahojen lausuntoja.

Vaikutusten arvioinnista saadut lausunnot ja mielipiteet on tutkittu ja otettu mahdollisuuksien mukaan huomioon päätösehdotuksessa.

Työryhmä katsoo, että runkoverkkosuunnitelman vaikutusten arviointi on tehty lain (200/2005) mukaisesti.

Työryhmä on tutustunut tehtyihin vaikutusten arviointeihin sekä annettuihin lausuntoihin ja näiden perusteella käynyt läpi tehdyt esitykset runkoverkkojen laajuudesta. Työryhmä toteaa, että runkoverkkopäätös on tarpeellinen ja tarkoituksenmukainen ja se tukee aluekehitystä koko Suomessa. Työryhmä katsoo myös, että runkoverkkopäätös on erittäin tärkeä maankäytön ja liikennejärjestelmän pitkäjänteisen kehittämisen kannalta.

**Mietinnössä ja sen liitteissä esitetyillä perusteilla työryhmä esittää seuraavaa:**

### **(1) Teiden runkoverkko**

Teiden runkoverkko on pituudeltaan noin 3140 km. Siihen kuuluvat seuraavat yhteysvälit:

- Vt 1 Helsinki - Turku
- Vt 3 Helsinki - Tampere - Vaasa
- Vt 4 Helsinki - Rovaniemi
- Vt 5 Lusi - Kuopio - Iisalmi - Kajaani
- Vt 6 Koskenkylä - Lappeenranta - Joensuu
- Vt 7 Helsinki - Kotka - Vaalimaa
- Vt 8 Turku - Pori
- Vt 9 Turku - Tampere - Jyväskylä
- Vt 10/12 Hämeenlinna (vt3) - Lahti - Kouvola (vt6)
- Vt 19/8 Jalasjärvi (vt3) - Seinäjoki - Ytterjeppe (vt8) - Kokkola
- Vt 29 Keminmaa (vt4) - Tornio (raja)
- Kt 40 Turun kehätie välillä vt8 - vt1
- Kt 50 Kehä III välillä vt1 - vt7

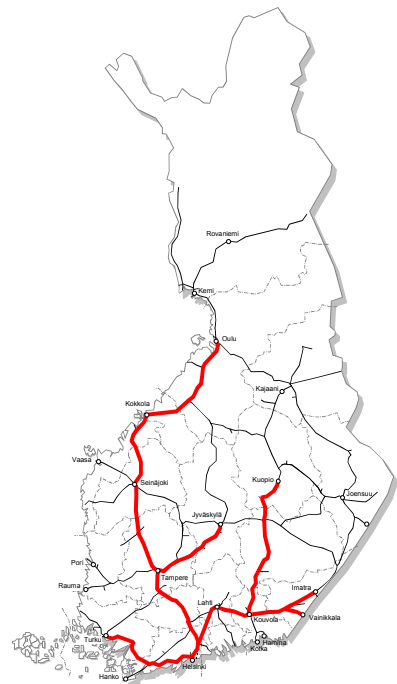


### **(2) Rautateiden runkoverkko**

Nopean henkilöliikenteen ratojen pituus on noin 1 600 km ja raskaan tavaraliikenteen ratojen pituus on noin 2 770 km. Rautateiden runkoverkon kokonaispituus on noin 2 960 km. Rautateiden runkoverkkoihin kuuluvat seuraavat yhteysvälit:

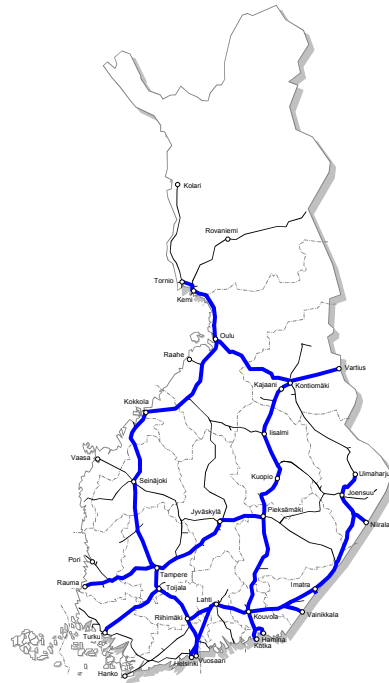
Nopean henkilöliikenteen radat

- Helsinki - Turku
- Helsinki - Tampere - Jyväskylä
- Tampere - Seinäjoki - Oulu
- Helsinki - Lahti - Kouvola - Kuopio
- Kouvola - Imatra
- Luumäki - Vainikkala



#### Raskaan tavaraliikenteen radat

- Helsinki - Oulu
- Tampere - Rauma
- Turku - Toijala
- Vuosaaren rata
- Riihimäki - Lahti
- Kerava - Lahti
- Lahti - Kouvola
- Kouvola - Kotka/Hamina
- Kouvola - Kontiomäki - Oulu
- Tampere - Pieksämäki
- Kouvola - Luumäki
- Luumäki - Vainikkala
- Luumäki - Joensuu
- Niirala - Säkäniemi
- Joensuu - Uimaharju
- Imatrankoski - Imatra
- Oulu – Tornio
- Kontiomäki - Vartius



### (3) Seuranta ja jatkotoimet

SOVA-lain 12 §:n mukaan runkoverkkosuunnitelman toteuttamista ja siitä aiheutuvia merkittäviä ympäristövaikutuksia tulee seurata siten, että voidaan tarvittaessa ryhtyä toimenpiteisiin ympäristöhaittojen ehkäisemiseksi ja vähentämiseksi. Työryhmän käsitys on, että lain tarkoittama seuranta sisältyy väyläsuunnittelun ja kaavoituksen seuranta-, suunnittelu- ja ohjausjärjestelmiin. Tällöin seuranta ei rajoitu vain mahdollisiin haittoihin, vaan myös positiivisten vaikutusten saavuttamiseen ja sisältää myös tulevan toiminnan ohjaamisen. Kysymyksiä, jotka koskevat esimerkiksi runkoverkon laajuutta ja tavoitetasoa, voitaisiin ottaa aikanaan esiin näistä suunnittelujärjestelmistä saatavan perustellun palautteen pohjalta.

Runkoväylät asettavat korostuvia vaatimuksia niihin rajoittuvan maankäytön yhteysjärjestelyille. Tiehallinto on jo koonnut työryhmän selvittämään pääteiden rinnakkaisväylien hallinnollisten ratkaisujen ja kustannusjaon periaatteita. Radanpidon kustannusjaon tarkempia periaatteita selvitetään puolestaan Ratahallintokeskuksen ja Suomen Kuntaliiton työryhmässä. Selvitysten valmistuttua tulee yhteisesti sopia runkoväyliin liittyvien toimenpiteiden teknisistä, taloudellisista ja hallinnollisista yleisistä periaatteista ja menettelytavoista.



Saatuaan tehtävänsä päätökseen työryhmä luovuttaa mietintönsä kunnioittavasti liikenne- ja viestintäministerille.

Helsingissä, 29. päivänä syyskuuta 2006

Mikko Ojajärvi

Mauri Heikkonen

Leena Karessuo

Ilkka Komsa

Ulla-Maija Laiho

Annukka Lehtonen

Kari Ruohonen

Kaisa Leena Välipirtti

Petri Jalasto

Aini Sarkkinen

# SISÄLTÖ

<b>1. TYÖN TAUSTA JA TAVOITTEET</b>	<b>17</b>
<b>2. RUNKOVERKKOJEN TARVE JA TARKOITUS</b>	<b>19</b>
2.1 Teiden runkoverkko	20
2.2 Rautateiden runkoverkko	20
<b>3. RUNKOVERKKOSUUNNITELMAN VAIKUTUKSET</b>	<b>21</b>
3.1 Vaikutusten ilmeneminen ajallisesti	21
3.1.1 Välittömät vaikutukset	21
3.1.2 Vaikutukset väylien tavoitetasoon pitkällä aikavälillä	21
3.2 Runkoverkkosuunnitelman SOVA-lain mukaisen arvioinnin tulokset	22
3.3 Vaikutusten arviointia koskevat lausunnot ja kannanotot ja niiden huomioiminen	24
3.3.1 Ennakkokuuleminen	24
3.3.2 Lausunnot suunnitelmaluonnoksen SOVA-lain mukaisesta arvioinnista	25
SOVA-menettely	25
Runkotieverkkojen laajuus	27
<b>4. TYÖRYHMÄN EHDOTUKSET</b>	<b>30</b>

## Liitteet

**Liite 1** Työryhmän asettamiskirje

**Liite 2** Työn aikana runkotieverkon laajuuteen ehdotetut muutokset

**Liite 3** Työn aikana nopean henkilöliikenteen runkoratoihin esitetyt muutokset

**Liite 4** Työn aikana raskaan tavaraliikenteen runkoratoihin esitetyt muutokset

## 1. TYÖN TAUSTA JA TAVOITTEET

Runkoverkkojen määrittely on tulosta pitkästä prosessista, jonka aikana runkoverkkojen tarvetta ja tarkoitusta on pohdittu perusteellisesti laaja-alaisissa työryhmissä. Prosessin aikana on kuultu elinkeinoelämän, maakunnallisten liittojen ja muiden sidosryhmien edustajia.

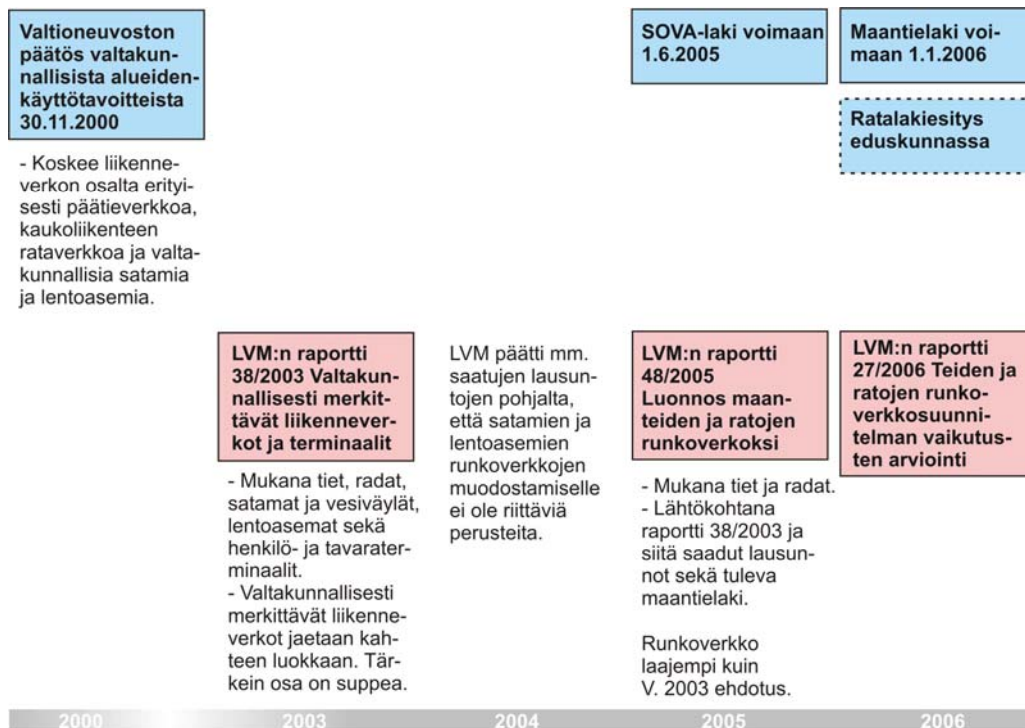
Runkoverkkojen määrittelyn tarvetta ja tarkoitusta on perusteltu mm. seuraavissa asiakirjoissa:

1. LVM:n raportissa 38/2003 (Valtakunnallisesti merkittävät liikenneverkot ja terminaalit),
2. LVM:n raportissa 48/2005 (Valtakunnallisesti merkittävät liikenteen runkoverkot, väliraportti),
3. maantielaisissa (503/2005) ja sen perusteluissa,
4. ratalakiehdotuksessa ja sen perusteluissa,
5. LVM:n raportissa 27/2006 (Suomen teiden ja ratojen runkoverkkosuunnitelman vaikutusten arviointi), joka sisältää SOVA -lain mukaisen arvioinnin runkoverkkosuunnitelmasta 48/2005.

Runkoverkkojen määrittelyyn johtaneen prosessin laukaisijana voidaan pitää valtioneuvoston 30.11.2000 tekemää päätöstä valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista. Päätökseen liittyi asiaa koskeva valtioneuvoston selonteko eduskunnalle 26.5.2000. Selonteossa on määritelty sanallisesti valtakunnallisesti merkittävät tiet ja kadut, radat, satamat ja vesiväylät sekä lentoasemat ja lennonvarmistusjärjestelmät. Päätöksen mukaan alueidenkäytössä ja alueidenkäytön suunnittelussa on huomioitava mm. valtakunnallisesti merkittävien liikenneverkkojen kehittämismahdollisuudet. Valtakunnallista merkitystä arvioitaessa on kiinnitetty huomiota koko maata koskeviin ja maakuntien rajat ylittäviin aluerakenteen ja alueidenkäytön kehittämiskysymyksiin. Yleensä aluerakenteen tai liikenne- tai muiden verkostojen kehittämiseen liittyvät ratkaisut ulottuvat laajemmalle kuin yhden maakunnan alueelle.

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 11.11.2002 laajan työryhmän selvittämään valtakunnallisesti merkittävien liikenneverkkojen sekä henkilö- ja tavaraterminaalien määrittelyn tarkistamisen tarvetta. Työryhmän raportti LVM 38/2003 sisälsi teitä, ratoja, satamia ja vesiväyliä, lentoasemia sekä henkilö- ja tavaraterminaaleja koskevat kannanotot. Työryhmä teki arvion valtakunnallisesti merkittävien liikenneverkkojen laajuudesta ja ehdotti valtakunnallisesti merkittävät liikenneverkot sekä henkilö- ja tavaraterminaalit jaettavaksi kahteen luokkaan. Työryhmä arvioi valtakunnallisesti merkittäviä teitä ja katuja olevan noin 9 640 km ja ehdotti tavoitteiltaan korkeampitasoisen ydinverkon pituudeksi noin 2 270 km. Valtakunnallisesti merkittäviä ratoja työryhmä arvioi olevan noin 4 030 km. Henkilöliikenteen ydinverkon pituudeksi työryhmä ehdotti noin 1 460 km ja tavaraliikenteen ydinverkon pituudeksi noin 2 030 km. Rautateiden ydinverkon yhteispituudeksi esitettiin noin 2 230 km. On huomattava, että henkilö- ja tavaraliikenteen radat ovat osin samoja.

Raportti LVM 38/2003 lähetettiin laajalle lausuntokierrokselle.



Kuva. Runkoverkkojen määrittelyyn liittyviä päätöksiä ja selvityksiä.

Liikenne- ja viestintäministeriö päätti mm. raportista LVM 38/2003 saatujen lausuntojen perusteella, että satamien ja lentoasemien runkoverkkojen (ydinverkkojen) muodostamiselle ei ole riittäviä perusteluja ja asetti 20.2.2004 uuden työryhmän laatimaan ehdotusta valtakunnallisesti merkittävistä tie- ja rautatieliikenteen runkoverkoista. Jatko-työn lähtökohdiksi määriteltiin valtakunnallisesti merkittäviä liikenneverkkoja selvittäneen työryhmän raportti LVM 38/2003 sekä siitä saadut lausunnot ja tuleva maantielaki.

Tämä raportti on 20.2.2004 asetetun työryhmän mietintö. Asetuskirjeen (liite 1) mukaan **työn tavoitteena** oli laatia perusteltu ehdotus valtakunnallisesti merkittävien liikenneverkkojen runkoverkoista. Runkoverkot tuli määritellä tieverkolta ja rataverkolta (tavaraliikenteen runkoverkot ja nopean henkilöliikenteen radat). Työryhmän tehtävänä oli myös selvittää alustavasti runkoverkkojen parantamisen kustannukset. Työryhmän edellytettiin kuulevan elinkeinoelämän sidosryhmiä ja maakuntien liittoja sekä tarvittaessa muitakin sidosryhmiä.

Työryhmä laati väliraportin LVM 48/2005, jossa esitti luonnoksen runkoverkoiksi ja arvion runkoverkkojen parantamisen kustannuksista. Työryhmä esitti samalla, että suunnitelmaluonnos muodostaisi lähtökohdan runkoverkkojen vaikutusten arvioinnille, joka tehtäisiin 1.6.2005 voimaan tulevan ns. SOVA-lain (Laki viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista 347/2006) mukaisesti. Vaikutusten arvioinnin jälkeen liikenne- ja viestintäministeriö tekisi päätöksen teiden ja ratojen runkoverkoista.

Työryhmä on suunnitelmaluonnoksessa LVM 48/2005 huomionnut edelliseltä suunnittelukierrokselta saadut lausunnot ja esittää runkoverkot selvästi laajemmaksi kuin aiemmassa ehdotuksessa LVM 38/2003. Suunnitelmaluonnoksessa esitetään runkoteiden pituudeksi noin 3 060 km, nopean henkilöliikenteen ratojen pituudeksi 1 580 km ja raskaan tavaraliikenteen ratojen pituudeksi noin 2 560 km. Ratojen runkoverkon pituus olisi yhteensä noin 2 750 km.

Runkoverkkosuunnitelman ympäristö- ja muiden vaikutusten arvioimiseen liikenne- ja viestintäministeriö antoi erillisen toimeksiannon. Arviointityössä sovellettiin 1.6.2006 voimaan tullutta SOVA-lakia. Vaikutusten arvioinnista julkaistiin erilliset raportit LVM 27/2006 ja VATT 394/2006. Raportit lähetettiin laajalle lausuntokierrokselle ja lausuntoja saatiin runsaat sata. Vaikutusten arviointeja ja niitä koskevia tuloksia on jäljempänä käsitelty tarkemmin.

## **2. RUNKOVERKKOJEN TARVE JA TARKOITUS**

Runkoverkkojen määrittelyn tarve perustuu erityisesti seuraaviin seikkoihin:

- Maaliikenteen rooli elinkeinoelämän ja valtakunnan aluerakenteen toimivuudessa on jatkuvasti kasvava.
- Runkoverkkojen määrittäminen tukee valtakunnallista aluerakennetta, toimii valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden hengen mukaisena ennako-ohjauksen välineenä ja auttaa välttämään ristiriitoja maankäytönsuunnittelun ja muiden ympäristönäkökohtien kanssa.
- Runkoverkkojen määrittely ja kehittäminen tukee elinkeinoelämän menestymistä. Kansainväliselle kilpailukyvyllä on ensiarvoista, että tie- ja ratareiteillä ja kuljetuskäytävillä, joille pitkämatkaiset tavaraj- ja henkilökuljetukset keskittyvät, turvataan toimintavarmuus ja sujuvuus.
- Taloudellisen tehokkuuden vaatimus liikenneinfrastruktuurin kehittämisessä (tavoitetasoiltaan jäsentely verkko).

Tarpeesta määritellä osa valtakunnallisesti merkittävistä teistä ja radoista runkoväyliksi on oltu ja ollaan SOVA-arvioinnin jälkeen saaduissa lausunnoissakin laajalti yhtä mieltä. Selkeänä ilmentymänä siitä on myös se, että maantielakiin on jo sisällytetty runkotiekäsite ja vastaavasti runkorata on otettu ratalakiehdotukseen.

Runkoverkkoehdotuksen suunnittelun ja siitä käydyn keskustelun eri vaiheissa on jossain määrin ilmennyt verkon tarkoitukseen ja siihen kuulumisesta tai ulkopuolelle jäämisestä seuraaviin vaikutuksiin liittyvää epäselvyyttä ja pelkojakin. Tämä on sikäli ymmärrettävää, ettei verkkoon kuulumisen vaikutuksia ole voitu määritellä täysin kattavasti, vaan ne täsmentyvät osin kokemusten mukaan.

Investointipäätöksiä ei tehdä pelkän verkollisen aseman perusteella ja myös runkoverkkoon kuulumattomia väyliä tullaan parantamaan liikenteen ja turvallisuuden tarpeiden mukaisesti.

## 2.1 Teiden runkoverkko

Maantielain 4 §:n mukaan maantiet ovat liikenteellisen merkityksensä mukaan valtateitä, kantateitä, seututeitä tai yhdysteitä. Liikenne- ja viestintäministeriö määrää, mitkä maantiet ovat valtateitä ja kantateitä sekä miltä osin ne ovat valtakunnallisesti merkittäviä runkoteitä.

Runkotiet palvelevat ennen kaikkea pitkämatkaista liikennettä, ja niille asetetaan niiden liikenteenvälitystehtävän johdosta korkeat laatuvaatimukset sujuvan liikenteen turvalliseksi hoitamiseksi. Tämä edellyttää mm. liittymien rajoittamista ja yhdistelyä tarvittavan rinnakkaisen tiestön avulla. Uuden liittymän saamiseksi menetellään runkoteillä kuten moottori- ja moottoriliikenneteillä, joille pääsystä voidaan määrätä vain tiesuunnitelmassa (maantielain 37 §).

Runkoteillä tienpitäjän toimenpiteet voivat vaihdella moottoriteiden rakentamisesta ohitus- ja leveäkaistateiden rakentamiseen tai painottua vain liittymäjärjestelyihin. Runkotieksi nimeäminen johtaa vahvoihin maankäytön vaikutuksiin. Tarkoituksena on, että runkotiet merkitään maakuntakaavoissa, jotka ohjaavat alemmanasteista kaavoitusta ja muita toimenpiteitä siten, että näihin teihin tukeutuva maankäyttö ei vaaranna teiden liikenteellistä palvelutehtävää.

## 2.2 Rautateiden runkoverkko

Ratalakiehdotuksen 4 §:n mukaan rautateiden runkoverkko koostuu nopean henkilöliikenteen ja raskaan tavaraliikenteen radoista, joilla on valtakunnallista merkitystä ja jotka palvelevat lisäksi maakuntien välistä pitkämatkaista liikennettä. Liikenne- ja viestintäministeriö määrää, mitkä radat kuuluvat rautateiden runkoverkkoon.

Runkoverkon tulisi olla ominaisuuksiltaan ja kunnoltaan sellainen, että se tarjoaisi mahdollisuuden nopean henkilöliikenteen ja tehokkaan tavaraliikenteen harjoittamiseen. Henkilö- ja tavaraliikenteen runkoradat ovat suurelta osin päällekkäisiä, mutta eräät rataosat kuuluvat vain joko henkilö- tai tavaraliikenteen runkoratoihin.

Henkilöliikenteen runkoverkkoon kuuluvat liikenteellisesti tärkeät radat Helsingin ja maamme suurimpien kaupunkien välillä. Nopean henkilöliikenteen radan nopeustavoite on vähintään 160 km/h.

Raskaan tavaraliikenteen runkoratojen määrittely perustuu

- rataosien tavaraliikenteen määrään,
- yhteyden merkitykseen elinkeinoelämälle ja
- raskaiden kuljetusten tarpeisiin.

Raskaan tavaraliikenteen radat edellyttäisivät akselipainojen korottamista 25 tonniin ja erikseen sovittavilla rataosilla 30 tonniin

### **3. RUNKOVERKKOSUUNNITELMAN VAIKUTUKSET**

#### **3.1 Vaikutusten ilmeneminen ajallisesti**

##### **3.1.1 Välittömät vaikutukset**

Runkoverkkosuunnitelman vaikutukset ilmenevät ajallisesti hyvin eri aikoina. Runkoverkkopäätöksen tekeminen sinällään vaikuttaa välittömästi

- maankäyttövarauksiin,
- liikennejärjestelmäsuunnitelmiin
- runkoväyläkohtaisiin suunnitelmiin,
- liittymälupiin.

Runkoväylät merkitään maakuntakaavoihin ja yksityiskohtaisemmissa kaavoissa tulee turvata runkoväylien kehittämismahdollisuudet kuten esimerkiksi varautuminen kaksisoisraiteisiin, ohikulkuteihin, liittymien vähentämiseen ja paikallisen liikenteen uudelleenjärjestelyihin.

Runkoverkkopäätöksestä seuraa myös tarve sopia yleiset periaatteet runkoväyläjärjestelyihin liittyvien toimenpiteiden kustannusten jakamisesta valtion ja kuntien kesken.

Hankkeiden kiireellisyysrankinta jää edelleen hallituksen ja eduskunnan tehtäväksi. Runkoverkkopäätös ei myöskään tarkoita päätöstä hankekohtaisista kehittämistoimenpiteistä, vaan niistä päätetään erikseen myöhemmin.

##### **3.1.2 Vaikutukset väylien tavoitetasoon pitkällä aikavälillä**

Runkotieksi tai runkoradaksi nimeäminen vaikuttaa väylän liikenneolojen tavoitetasoon pitkällä aikavälillä. Runkoverkkojen kehittämisen vaikutukset realisoituvat toteuttamisen myötä.

Runkoteillä ei ole täsmällistä standardikuvausta. Runkotien tavoitetasoa kuvaa mm. se, että

- tien palvelutaso on yhtenäinen.
- nopeusrajoitus on pääosin 100 km/h vähäisin 80 km/h poikkeuksin.
- tiellä ei esiinny ruuhkia tavanomaisissa olosuhteissa.
- tiellä on hyvä palveluvarustus (viitoitus, levähdysalueet, telematiikka).
- tien turvallisuustaso on korkea.
- tien kehittämistarpeissa päätieliikenne priorisoidaan vahvasti ja paikallista liikkumistarpeista huolehditaan erityisjärjestelyin.
- runkoteille pääsystä voidaan maantielain 37 §:n mukaan määrätä vain tie-suunnitelmassa samaan tapaan kuin moottori- ja moottoriliikenneteillä.
- runkoteiden tulee ohittaa taajamissa ainakin keskusta-alueet.

Nopean henkilöliikenteen kaikkien ratojen ei tarvitse olla teknisesti samanlaisia, koska radan palvelutasoon vaikuttaa myös radan tavaraliikenne. Nopean henkilöliikenteen radoille on ominaista

- vähintään 160 km/h nopeustavoite, joka edellyttää mm. tasoristeysten poistamista ja radan rakenteen riittävää vakavuutta,
- kulunvalvontaa ja turvalaitteita,
- liityntäliikenteen järjestämistä suuremmilla paikkakunnilla.

Tavaraliikenteen runkoverkon rataosilla pyritään

- tavaraliikenteen 25 tonnin akselipainoon ja
- lisäksi riittävään nopeuteen 80 -100 km/h ja sujuviin ratapihajärjestelyihin, jotta välityskyky riittää myös mahdollisen henkilöliikenteen hoitamiseen samalla radalla.

Kapasiteetin varmistamiseksi runkoradoilla olisi tulevaisuudessa vähintään kaksoisraiteet kaikilla niillä rataosilla, jotka kuuluvat sekä nopean henkilöliikenteen että raskaan tavaraliikenteen ratoihin.

Teiden ja rautateiden runkoverkoilla pyritään pitkällä tähtäyksellä liikenne- ja viestintäministeriön ns. peruspalvelutasotyöryhmän esittämään tavoitetasoon. Se merkitsee 10 - 15 %:n lisäystä hoito- ja ylläpitokustannuksiin sekä noin 7,05 miljardin euron kehittämisinvestointeja (runkotiet noin 3,75 miljardia euroa sekä nopean henkilöliikenteen radat ja raskaan tavaraliikenteen radat noin 3,30 miljardia euroa) noin 25 vuoden aikana.

### 3.2 Runkoverkkosuunnitelman SOVA-lain mukaisen arvioinnin tulokset

Runkoverkkosuunnitelman (LVM 48/2005 Valtakunnallisesti merkittävät liikenteen runkoverkot, väliraportti) vaikutusten arvioinnissa sovellettiin SOVA-lakia. Ympäristövaikutusten ohella arvioitiin vaikutuksia liikenteeseen, liikenneturvallisuuteen, aluekehitykseen sekä elinkeinoelämään. Lisäksi laadittiin erillistyönä selvitys vaikutuksista alue- ja kansantalouteen.

**Vaikutusten arviointia koskevassa raportissa LVM 27/2006** on runkoverkkosuunnitelmaan LVM 48/2005 sisältyvää työryhmän ehdotusta, perusvaihtoehtoa, verrattu vaihtoehtoon ve 0+, joka käsittää nykyisen tie- ja rataverkon lisättynä vuoden 2006 budjetissa mukana olleilla hankkeilla. Lisäksi tarkasteltiin, kuinka runkoverkkosuunnitelman perusvaihtoehdon supistaminen tai laajentaminen joillakin tie- tai rataosuuksilla vaikuttaa arvioinnin tuloksiin. Vertailuvaihtoehdon teoreettisuuden vuoksi työssä todettuja vaikutuksia voidaan pitää lähinnä suuntaa-antavina. Osa vaikutuksista voitaisiin saavuttaa myös ilman runkoverkkopäätöstä tapahtuvan kehityksen myötä.

Teiden liikenneturvallisuudessa saavutettavat hyödyt ovat erittäin merkittäviä ja myös liikenteen sujuvuus paranee selvästi runkoverkkosuunnitelmassa esitettyjen kehittämistoimenpiteiden johdosta. Runkotiet parantavat elinkeinoelämän kuljetusten täsmällisyyttä sekä alentavat kuljetuskustannuksia. Sen sijaan kuljetusten nopeuteen kohdistuvat vaikutukset tieliikenteessä ovat vähäiset. Kevyen liikenteen turvallisuus paranee selvästi, mutta reitit voivat pidentyä paikallisen estevaikutuksen vuoksi.



Akselipainojen korottaminen ja kaksoisraiteiden rakentaminen poistaisi nykyisiä kapasiteettiongelmia ja parantaisi rautatiekuljetusten kilpailukykyä raskaan tavaraliikenteen verkolla. Myös nopean henkilöliikenteen kilpailukyky paranisi, koska matka-ajat lyhenisivät selvästi parantamistoimenpiteiden myötä. Rautateiden tasoristeysten poistaminen parantaa liikenneturvallisuutta merkittävästi.

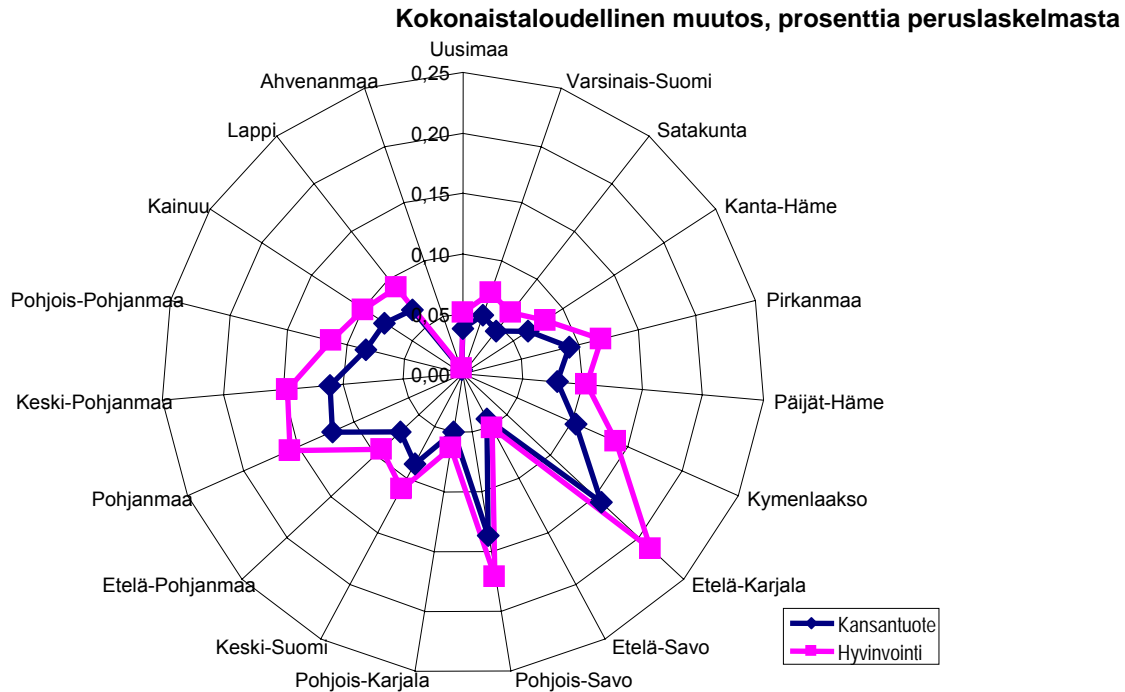
Pääasiassa matka-aikojen lyhenemisen vuoksi runkoverkkojen kehittämisen saavutettavuushyödyt heijastuvat myös pitkien yhteysvälien päässä sijaitseville runkoverkkojen ulkopuolisille alueille. Aluekehitystä tukeva saavutettavuus paranee erityisesti ratojen runkoverkon myötä.

Runkoverkkojen kehittäminen parantaa ympäristöä vähän kuormittavan rautatieliikenteen kilpailukykyä tieliikenteeseen nähden ja vähentää siten päästöjä ja energiankulutusta. Runkoverkkojen arvioidaan kuitenkin laajentavan työssäkäyntialueita, mikä osaltaan lisää yhdyskuntarakenteen hajautumista ja liikennemääriä.

Paikalliseen maankäyttöön ja ihmisten elinolosuhteisiin kohdistuu monin paikoin kielteisiä vaikutuksia. Melualueet laajenevat siellä, missä nopeustaso nousee. Runkoverkkoja toteutettaessa rakennetaan meluesteitä erityisesti tiiviisti rakennetuilla alueilla.

Pohjavesien suojausten ja liikenneturvallisuuden paranemisen ansiosta pohjavesien pilaantumisriski voi pienentyä tieliikenteen lisääntymisestä huolimatta. Väylien kehittäminen kuluttaa kuitenkin luonnonvaroja ja voi edistää eläin- ja kasvipopulaatioiden pirstoutumista.

Valtion taloudellisen tutkimuskeskuksen VATT:n tekemässä selvityksessä arvioitiin runkoverkon taloudellisia vaikutuksia sekä koko kansantalouden että maakunnallisten aluetalouksien tasolla. Selvityksen mukaan runkoverkot tasoittavat alueellisia eroja ennen muuta verkostovaikutusten vuoksi. Reuna-alueet hyötyvät siitä, että niiden yhteydet keskuksiin paranevat. Vuotuinen lisäys bruttokansantuotteeseen on noin 50 miljoonaa euroa.



*Kuva. Maakuntien kokonaistalouden muutokset runkoverkon toteuttamisen seurauksena.*

Runkoverkkojen supistamista ja laajentamista tarkasteltiin yleispiirteisesti, joten täsmällisiä arvioita eri yhteysvälien toteuttamisen hyödyistä ei voi esittää. Lähes kaikilla tarkastelluilla yhteysväleillä on paikallisesti tai joidenkin toimialojen kannalta huomion arvoisia vaikutuksia. Valtakunnallisesti tarkasteltuna supistettaviksi ehdotetuista yhteysväleistä etenkin valtatie 12 ja Savonradan poistaminen runkoverkosta merkitsisi huomattavien hyötyjen menetyksiä. Runkoverkkojen laajentamisehdotuksista ei mikään yhteysväli noussut selvästi toisia merkittävämmäksi.

### 3.3 Vaikutusten arviointia koskevat lausunnot ja kannanotot ja niiden huomioiminen

#### 3.3.1 Ennakkokuuleminen

Ennen arviointityön aloittamista kuultiin vaikutusten arvioinnissa annettavien tietojen laajuudesta ja yksityiskohtaisuudesta ympäristöministeriötä, sosiaali- ja terveysministeriötä, kauppa- ja teollisuusministeriötä sekä sisäasiainministeriötä ja alueellisia ympäristökeskuksia. Myös yleisöllä oli mahdollisuus esittää mielipiteensä asiasta.

Ministeriöiden kuuleminen toteutettiin viranomaisten välisessä neuvottelussa, josta laadittiin muistio. Ministeriöiden edustajat katsoivat, että valtakunnallisen suunnitelman tarkastelussa ei ole tarkoituksenmukaista mennä kovin yksityiskohtaisiin tarkasteluihin. Koska on vaikeaa arvioida, mitkä vaikutukset aiheutuvat nimenomaan runkoverkkoon kuulumisesta, on arvioinnissa tärkeä kirjata myös epävarmuustekijät. Lisäksi ministeriöiden taholta toivottiin, että TE-keskukset kutsuttaisiin alueellisiin kuulemistilaisuuksiin. Ministeriöiden kannanotot on huomioitu arviointityössä.

Alueelliset ympäristökeskukset pitivät pääsääntöisesti alustavassa työohjelmassa esitettyä tarkastelutapaa sopivana valtakunnantasoisien suunnitelman arvioinnissa. Ympäristökeskusten kannanotoissa ehdotettiin mm., että arvioinnissa olisi runkoverkkovaihtoehtona esitettyjen vaihtoehtojen lisäksi toimiva merikuljetusten ja rautatiekuljetusten yhteisverkko. Keskittyminen teiden ja ratojen runkoverkkoon oli kuitenkin tietoinen, pitkän suunnitteluprosessin myötä tehty valinta ja vaikutusten arvioinnin toimeksianto oli rajattu koskemaan teitä ja ratoja. Kannanotoissa kiinnitettiin myös huomiota SOVA-lain mukaiseen sisältövaatimukseen: ympäristön nykytila ja sen todennäköinen kehitys, jos suunnitelmaa ei toteuteta (ns. 0-vaihtoehto). Tämä vaatimus kirjattiinkin arviointityön toimeksiantoon. On kuitenkin todettava 0-vaihtoehtoon teoreettisuus. Ei ole realistista ajatella, että runkoverkkosuunnitelman toteuttamatta jättäminen johtaisi tilanteeseen, jossa päätieverkkoa ei lainkaan kehitettäisi.

Yleisöltä ei ennakkokuulemisessa saatu kannanottoja.

### **3.3.2 Lausunnot suunnitelmaluonnoksen SOVA-lain mukaisesta arvioinnista**

Runkoverkkosuunnitelmaluonnoksen vaikutusten arvioinnista saatiin yli sata lausuntoa. Erityisen aktiivisia lausunnonantajia olivat maakuntien liitot. Lausuntoja saatiin lisäksi mm. ministeriöiltä, alueellisilta ympäristökeskuksilta, lääninhallituksilta, TE-keskuksilta, kauppakamareilta, kunnilta, Suomen Kuntaliitolta, Linja-autoliitolta, Sataliitolta ja Suomen luonnonsuojeluliitolta.

Lausunnoissa otettiin kantaa sekä varsinaiseen SOVA-menettelyyn että runkoverkkojen laajuuteen. Se on luonnollista, koska runkoverkkosuunnitelman vaikutusten arvioinnissa oli mukana laajuudeltaan erilaisia vaihtoehtoja. Ylivoimaisesti eniten kannanotot koskivat runkoverkkojen laajuutta, josta oli jo aikaisemmin vuonna 2003 tehdyn raportin LVM 38/2003 pohjalta käyty lausuntokierros.

### **SOVA-menettely**

Varsinaisesti suunnitelmaluonnoksen vaikutuksia koskevia kannanottoja oli suhteellisen vähän ja saadut lausunnot ja mielipiteet olivat osittain keskenään ristiriitaisia.

Valtaosaltaan lausunnon antajat olivat tyytyväisiä arviointimenettelyyn ja pitivät kuulemis- ja vaikuttamismahdollisuuksia hyvinä tai ainakin riittävinä. Vain kahden lausunnonantajan mielestä yleisön/kansalaisten osallistumismahdollisuudet olivat olleet vähäiset.

*Kuulemismenettelyt täyttivät SOVA-lain vaatimukset. SOVA-lain mukaisen arvioinnin aloittamisesta tiedotettiin kuulutuksella ja erillisellä tiedotteella elokuussa 2005. Ennen arviointityön aloitusta viranomaisia kuultiin laadittavien selvitysten suuntaamisesta ja laajuudesta. Alustavia arvioinnin tuloksia esiteltiin maaliskuussa 2006 aluetilaisuuksissa Oulussa, Tampereella, Kuopiossa ja Helsingissä. Tilaisuuksiin osallistui mm. valtionhallinnon, maakuntien, kuntien ja elinkeinoelämän edustajia. Suunnitelma-aineisto on arviointityön alusta lähtien ollut vapaasti luettavissa interne-*

*tin kautta ja koko työn ajan on ollut myös mahdollisuus antaa palautetta asiasta internetin kautta.*

*Runkoverkkosuunnitelma ja sen vaikutusten arviointia koskevat raportit asetettiin nähtäville toukokuussa 2006 ja samaan aikaan pyydettiin eri tahojen lausuntoja.*

*Lisäksi on hyvä huomata, että jo v. 2003 järjestettiin laaja kuulemiskierros raportista LVM 38/2003, jossa keskeisenä asiana oli runkoverkon laajuus. Silloin saadut lausunnot on huomioitu nyt vaikutusten arvioinnin kohteena olevassa väliraportissa 48/2005.*

Kuudessa lausunnossa tuotiin esille, että liikennejärjestelmäkokonaisuuden kannalta olisi tie- ja rataliikenteen rinnalla pitänyt tarkastella muitakin liikennemuotoja kuten vesi- ja ilmaliikennettä sekä tietoliikennettä.

*Keskittyminen teiden ja ratojen runkoverkkoon oli tietoinen, suunnittelu-prosessin myötä tehty valinta kuten kohdassa 1 on kerrottu.*

Kahdessa lausunnossa puututtiin siihen, että SOVA-lain voimaantulo kesken runkoverkkojen suunnitteluprosessia jättää SOVA-lain vaikutuksen vajaaksi.

*Runkoverkkojen suunnittelu on ollut varsin pitkä prosessi, jonka alkujuurret ovat noin vuodessa 2000. Vaiheittain edennyt suunnittelu oli Sova-lain voimaantullessa jo niin pitkällä, että teiden ja ratojen runkoverkkoja koskeva suunnitelmaluonnos, jonka vaikutuksia nyt on arvioitu, oli valmis. Yhteistyössä ympäristöministeriön kanssa päädyttiin siihen, että SOVA-lain mukaista menettelyä sovelletaan siinä määrin kuin se on mahdollista runkoverkkosuunnitelman vaihe huomioiden.*

Muutamissa lausunnoissa esitettiin arviointien tarkentamista yksittäisten asioiden osalta tai tuotiin lausunnonantajan mielipiteenä esille joidenkin näkökulmien liian vähäinen huomioiminen arvioinnissa.

*Vaikka kaikkia lausunnon antajien esille nostamia seikkoja ei arviointiin sisällykään, antaa se jatkovalmistelulle riittävän kuvan runkoverkon kokonaisvaikutuksista, kuten useissa lausunnoissakin todetaan. Monet lausunnon antajat kiittelivät arvioinnin kattavuutta ja monipuolisuutta varsinkin, kun otetaan huomioon suunnitelman valtakunnallinen laajuus ja yleispiirteisyys. Koska työn lähtökohtana on ollut jo pitkälle valmisteltu työryhmän ehdotus, mahdollisuudet vaihtoehtotarkasteluun ovat olleet rajalliset.*

Lausunnoissa tuotiin myös esille useita asioita, joihin toivottiin jatkotyössä kiinnitettävän huomiota. Tällaisia olivat esimerkiksi vaikutusten seuranta, haitallisten vaikutusten lieventäminen, hankekohtaiset ympäristövaikutusten arvioinnit, runkoverkkopäätöksen muutosmahdollisuus ja kustannusten jako valtion ja kuntien kesken runkoverkkohankkeilla.

*Suunnitelman toteuttamisen vaikutuksia tullaan seuraamaan SOVA-lain edellyttämällä tavalla.*

*Runkoverkkosuunnitelman kehittämisestä päätetään aikanaan hankekohdaisesti. Ennen hankepäästösten tekemistä laaditaan YVA-lain (laki ympäristövaikutusten arvioinnista) edellyttämät ympäristövaikutusten arvioinnit, joiden perusteella hankepäästöissä huomioidaan mahdollisten haitallisten vaikutusten lieventäminen.*

*Muutoksia yhdyskuntarakenteessa ja liikenteessä seurataan säännöllisesti ja tarvittaessa tarkastellaan runkoverkkojen laajuutta ja tavoitetasoa uudelleen.*

*Valtion ja kuntien välistä kustannusjako-ohjetta tarkistetaan tarpeen mukaan.*

Lisäksi useissa lausunnoissa korostettiin, että on tärkeää tehdä päätös runkoverkoista ja että päätös tehdään mahdollisimman pian. Lausunnon antajien mielestä runkoverkkopäätös tukee pitkäjänteistä liikennepolitiikkaa.

## **Runkotieverkkojen laajuus**

### **Teiden runkoverkko**

LVM:n raportissa 48/2005 ehdotettu ja sen jälkeen SOVA -arvioinnin kohteena perusvaihtoehtona ollut runkotieverkko on pituudeltaan noin 3060 km. Runkoteitä ovat periaatteessa vain näiden yhteyksien maantiesuodet tai suunnitellut katuosuuksia korvaavat ohikulkutiet (Hamina ja Seinäjoki). Ehdotettua verkkoa kuvaavat mm. seuraavat seikat:

- Verkko muodostaa osana päätieverkon kokonaisuutta yhtenäisen ydinverkon tärkeimpien ja kuormitetuimpien yhteyksien mukaisesti. Verkon pituus on noin 3 060 km, mikä on 23 % koko päätieverkon pituudesta. Osuus päätieverkon liikennesuoritteesta on 52 % (raskaan liikenteen suoritteesta 55 %).
- Verkossa on noin 800 km moottoriteitä ja vastaavia. Pääosa teistä on vilkkaita, tavallisia 2-kaistaisia teitä, joilla on varauduttava mm. keskikaiteisiin, liittymien voimalliseen rajoittamiseen ja rinnakkaisteihin sekä ohikulkuteihin, siltä osin kuin niitä ei vielä ole.
- Ehdotetun verkon keskimääräinen liikenne on 10 000 autoa/vrk josta raskasta liikennettä 1 100 autoa/vrk ja edelleen yhdistelmäajoneuvoja eli "rekkoja" 700 autoa/vrk. Ehdotuksessa liikennettä on yhteysvälin hiljaisimmillakin kohdilla yleensä vähintään 3 000 autoa/vrk ("rekkoja" 250), mutta muutamissa kohdin jäädään osan matkaa hieman näiden arvojen alle.
- Verkolla on nykyisin vähintään 100 km/h nopeusrajoitus 75 %:lla tiepituudesta. Nopeusrajoitukset ovat liikenteen kasvaessa laajalti laskupaineessa - erityisesti runko-

verkolla olisi tilannetta saatava päinvastoin parannettua, samalla myös turvallisuutta parantaen.

Ensimmäinen ehdotus runkotieverkoksi (LVM 38/2003) oli suppea, pituudeltaan noin 2 270 km. Ehdotuksesta saatujen lausuntojen pohjalta työryhmä esitti runkoverkko-suunnitelmassa LVM 48/2006 selvästi aiempaa laajempaa runkotieverkkoa, jonka pituus olisi noin 3 060 km. Suunnitelman vaikutusten arvioinnissa on tarkasteltu verkon supistamista joillakin tiejaksoilla ja vastaavasti verkon kasvattamista joillakin tieosuuksilla. Saaduissa lausunnoissa on ehdotuksia paitsi vaihtoehtotarkasteluun sisältyneistä teistä myös useiden muiden teiden lisäämisestä runkoverkkoon.

Lausuntojen ehdotukset koskevat seuraavia teitä:

- vt 10 - vt 12 Hämeenlinna - Lahti - Kouvola, 131 km (supistusvaihtoehto)
- vt 19 - vt 8 Jalasjärvi - Seinäjoki - Kokkola, 174 km (supistusvaihtoehto)
- vt 8 Pori - Oulu, 479 km
- vt 5 Iisalmi - Kajaani, 84 km
- vt 9 Jyväskylä (Vaajakoski) - Kuopio (Vehmasmäki), 114 km.
- vt 2 Vihti - Pori, 207 km
- vt 15 Kouvola - Kotka, 40 km
- vt 17 Vuorela - Joensuu, 126 km
- vt 23 - vt 17 Varkaus - Joensuu, 95 km (vt 23) + 26 km (vt 17)
- vt 20 Oulu - Kuusamo, 213 km
- vt 22 Oulu - Kajaani, 160 km (+21 km vt 5)
- vt 26 Hamina - Taavetti, 50 km
- vt 18 (Vaasa -) Laihia - Seinäjoki - Jyväskylä, 244 km
- vt 21 Tornio - Kilpisjärvi, 467 km
- yhteys Turku – Hämeenlinna (vt 9/vt 10), 145 km
- ns. ”Sininen tie” Vaasa – Viitasaari – Kuopio – Joensuu (vt 16, kt 77, vt 17)

Kaikki muutosehdotukset on käyty läpi ja selvitetty, millaisia perusteita on olemassa ehdotusten mukaisten teiden sisällyttämiselle runkoverkkoon. Tiekohtaiset perustelut on esitetty liitteessä 2.

Työryhmän mielestä suunnitelmaluonnoksessa LVM 48/2005 esitetty runkotieverkon laajuus on osoittautunut varsin sopivaksi eikä työryhmän mielestä ole syytä poistaa mitään suunnitelmaluonnoksessa esitetyistä teistä. Vaikutusarviointi ja lausunnot tukevat vahvasti supistuskohteenä tarkasteltujen tiejaksojen vt 10 - vt 12 Hämeenlinna - Lahti - Kouvola ja vt 19 - vt 8 Jalasjärvi - Seinäjoki - Kokkola säilyttämistä runkoverkkosuunnitelmassa. Sen sijaan vahvoja näyttöjä ehdotettujen lisäyskohteiden sisällyttämisestä runkotieverkkoon ei saatu. Työryhmä esittää kuitenkin välin vt 5 Iisalmi - Kajaani lisäämistä runkotieverkkoon. Vaikka tien liikenteelliset ja tien kehittämismahdollisuuksien turvaamiseen liittyvät näkökohdat eivät selkeästi puolla runkotieksi määrittelyä, voidaan tässä tapauksessa antaa painoa Kainuun maakuntakeskuksen kytkemiselle runkoverkkoon. Maantielain perusteluissa on runkoteiden liikenteellisten edellytysten ohella mainittu niiden ulottaminen maakunnallisiin keskuksiin.

## Rautateiden runkoverkko

LVM:n raporttiin 48/2005 sisältyvässä ehdotuksessa rautateiden runkoverkoksi on lisätty runkoratojen laajuutta edelliseltä suunnittelukierrokselta saatujen lausuntojen pohjalta. Raportissa esitetään nopean henkilöliikenteen ratojen pituudeksi noin 1 580 km, raskaan tavaraliikenteen ratojen pituudeksi noin 2560 km ja ratojen runkoverkon pituudeksi yhteensä noin 2 750 km. Ratojen runkoverkot on määritelty seuraavilla perusteilla:

- Henkilöliikenteen runkoverkkoon kuuluvat liikenteellisesti tärkeät nopean henkilöliikenteen radat Helsingin ja muiden suurimpien kaupunkien välillä. Koska näillä radoilla on yleensä myös raskasta tavaraliikennettä, on radoilla oltava riittävä väli-tyskyky, jotta tavara- ja henkilöliikenne voidaan yhteen sovittaa.
- Raskaan tavaraliikenteen runkoratojen määrittely perustuu rataosien tavaraliikenteen määrään, yhteyden merkitykseen elinkeinoelämälle ja raskaiden kuljetusten tarpeisiin. Runkoverkkoon kuuluu paitsi kotimaan liikenteen myös kansainvälisen liikenteen tärkeät yhteydet. Sen sijaan pääasiassa yhden teollisuuslaitoksen tarpeita palvelevia lyhyitä yhdysratoja ei sisällytetä runkoverkkoon. Tavaraliikenteen runkoverkon rataosilla pyritään tavaraliikenteen 25 tonnin akselipainoon ja lisäksi riittävään nopeuteen 80 - 100 km/h, jotta välityskyky riittää myös mahdollisen henkilöliikenteen hoitamiseen samalla radalla.

Runkoverkkosuunnitelman LVM 48/2005 vaikutusten arvioinnissa on tarkasteltu ehdotetun rataverkon perusvaihtoehdon supistamista joillakin rataosuuksilla ja vastaavasti verkon kasvattamista joillakin rataväleillä. Saaduissa lausunnoissa on otettu kantaa ehdotettuihin supistus- ja laajennuskohteisiin ja tehty esityksiä myös muiden rataosuuksien lisäämiseksi runkoverkkoon.

Lausuntojen ehdotukset koskevat seuraavia ratavälejä:

### Henkilöliikenteen runkoverkko

- Kouvola - Kuopio, 268 km (supistusvaihtoehto)
- Jyväskylä - Pieksämäki, 80 km
- Imatra - Joensuu, 190 km
- Turku - Toijala, 130 km
- Lahti - Riihimäki, 60 km
- Kuopio - Iisalmi - Kajaani - Oulu, 355 km
- Jyväskylä - Seinäjoki - Vaasa, 270 km
- Oulu - Tornio - Kolari, 315 km

### Tavaraliikenteen runkoverkot

- Siilinjärvi - Kontiomäki, 167 km (supistusvaihtoehto)
- Kontiomäki - Vartius, 98 km
- Oulu - Tornio, 132 km
- Sköldvikin (Kilpilahden) rata, 28 km
- Kokemäki - Mäntyluoto - Tahkoluoto, 58 km
- Varkaus - Pieksämäki, 48 km
- Siilinjärven Kemira - Siilinjärvi, 6 km

- Iisalmi - Ylivieska, 154 km
- Tuomioja - Raahe, 28 km
- Seinäjoki - Vaasa, 75 km

Kaikki muutosehdotukset on käyty läpi ja selvitetty, millaisia perusteita on olemassa ehdotusten mukaisten ratojen sisällyttämiselle runkoverkkoon. Ratakohtaiset perustelut on esitetty liitteissä 3 ja 4.

Työryhmän mielestä runkoverkkosuunnitelmassa LVM 48/2005 ehdotettu henkilöliikenteen runkoverkon laajuus on tarkoituksenmukainen eikä sitä ole syytä supistaa eikä laajentaa. Vaikutusarvioinnin mukaan supistuskohteenä tarkastellun ratavälin Kouvola - Kuopio poistaminen henkilöliikenteen runkoverkosta heikentäisi merkittävästi erityisesti Savonradan asemapaikkakuntien saavutettavuutta ja heikennykset heijastuisivat myös Karjalan radan asemapaikkakuntiin ja laajemminkin Itä-Suomeen. Riittäviä perusteita ehdotettujen henkilöliikenteen ratojen lisäyskohteiden sisällyttämiseksi runkorataverkkoon ei saatu.

Työryhmän mielestä vaikutusarviointi tukee vahvasti ratavälin Oulu - Tornio liittämistä raskaan tavaraliikenteen runkoratoihin. Rataosan akselipainon korottaminen runkoverkon mukaiseen vaatimustasoon 25 tonnia hyödyttäisi erityisesti metalliteollisuutta ja loisi paremmat mahdollisuudet yhdistetyille kuljetuksille tällä yhteysvälillä. Rataosalla on myös suhteellisen vilkas henkilöliikenne, jonka yhteensovittamista tavaraliikenteen kanssa rataosan kehittäminen palvelisi. Rataverkon kehittäminen Ruotsin puolella tukee niin ikään rataosan ottamista runkoverkkoon. Myös rataosan Kontiomäki - Vartius sisällyttäminen raskaan tavaraliikenteen runkoverkkoon on perusteltua rataosan liikenteen kasvunäkymien ja sen kansainvälisen merkityksen vuoksi. Rataosa on tärkeä tavaraliikenteen reitti Venäjälle. Se on osa yleiseurooppalaista TEN-verkkoa ja osa N.E.W.-korridorina.

#### **4. TYÖRYHMÄN EHDOTUKSET**

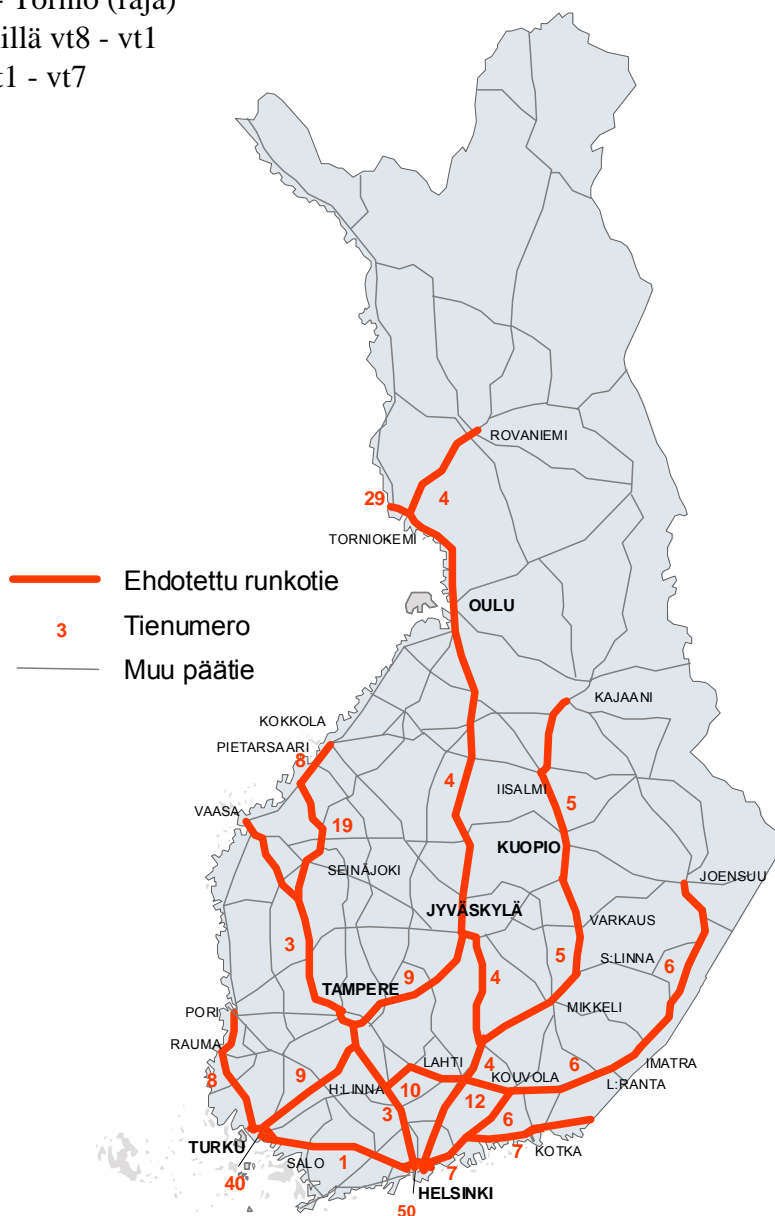
Työryhmä on perehtynyt tehtyihin vaikutusten arviointeihin sekä annettuihin lausuntoihin ja niiden perusteella käynyt läpi tehdyt esitykset runkoverkkojen laajuudesta. Tässä mietinnössä ja sen liitteissä esitetyillä perusteilla työryhmä ehdottaa seuraavaa:



## (1) Teiden runkoverkko

Teiden runkoverkko on pituudeltaan noin 3 140 km. Siihen kuuluvat seuraavat yhteysvälit:

- Vt 1 Helsinki - Turku
- Vt 3 Helsinki - Tampere - Vaasa
- Vt 4 Helsinki - Rovaniemi
- Vt 5 Lusi - Kuopio - Iisalmi - Kajaani
- Vt 6 Koskenkylä - Lappeenranta - Joensuu
- Vt 7 Helsinki - Kotka - Vaalimaa
- Vt 8 Turku - Pori
- Vt 9 Turku - Tampere - Jyväskylä
- Vt 10/12 Hämeenlinna (vt3) - Lahti - Kouvola (vt6)
- Vt 19/8 Jalasjärvi (vt3) - Seinäjoki - Ytterjeppo (vt8) - Kokkola
- Vt 29 Keminmaa (vt4) - Tornio (raja)
- Kt 40 Turun kehätie välillä vt8 - vt1
- Kt 50 Kehä III välillä vt1 - vt7

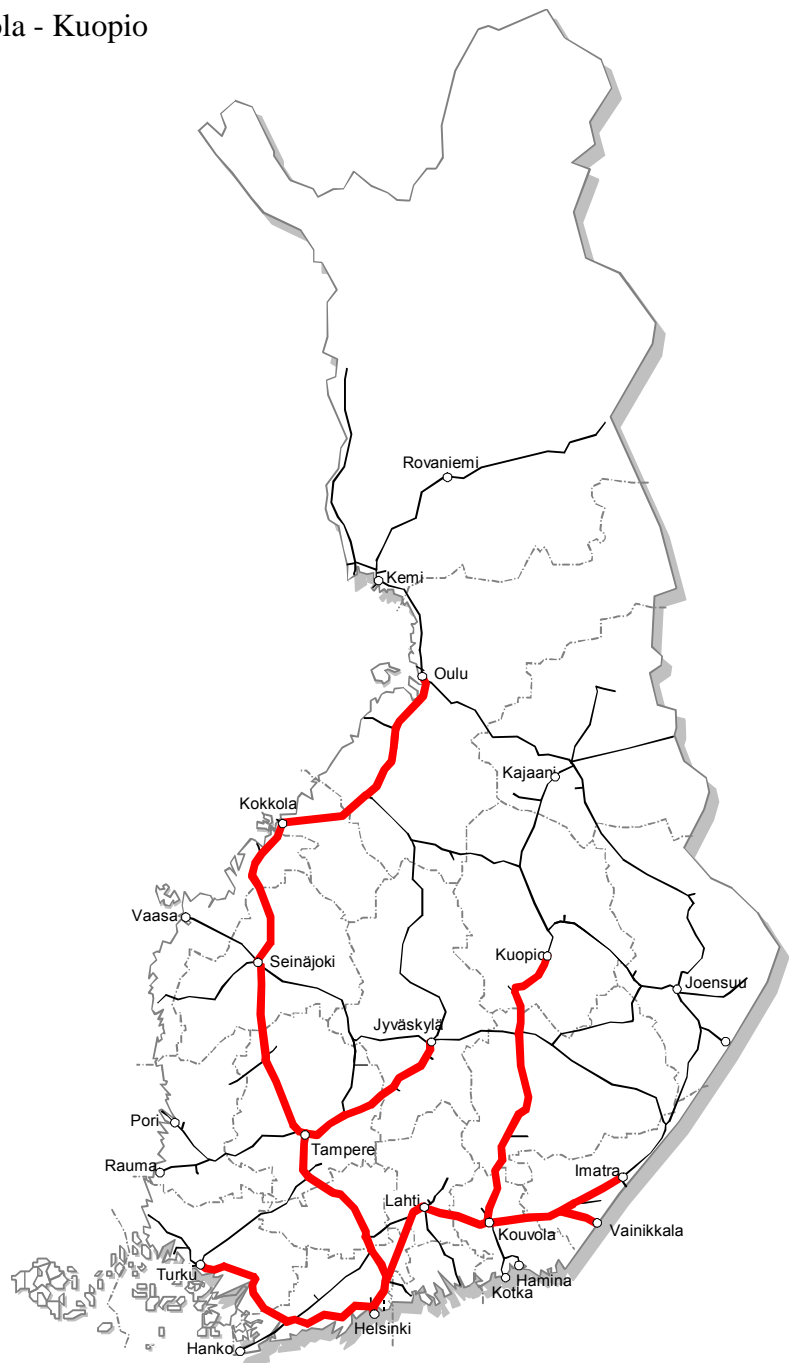


## (2) Rautateiden runkoverkko

Nopean henkilöliikenteen ratojen pituus on noin 1 600 km ja raskaan tavaraliikenteen ratojen pituus on noin 2 770 km. Rautateiden runkoverkon kokonaispituus on noin 2 960 km. Rautateiden runkoverkkoihin kuuluvat seuraavat yhteysvälit:

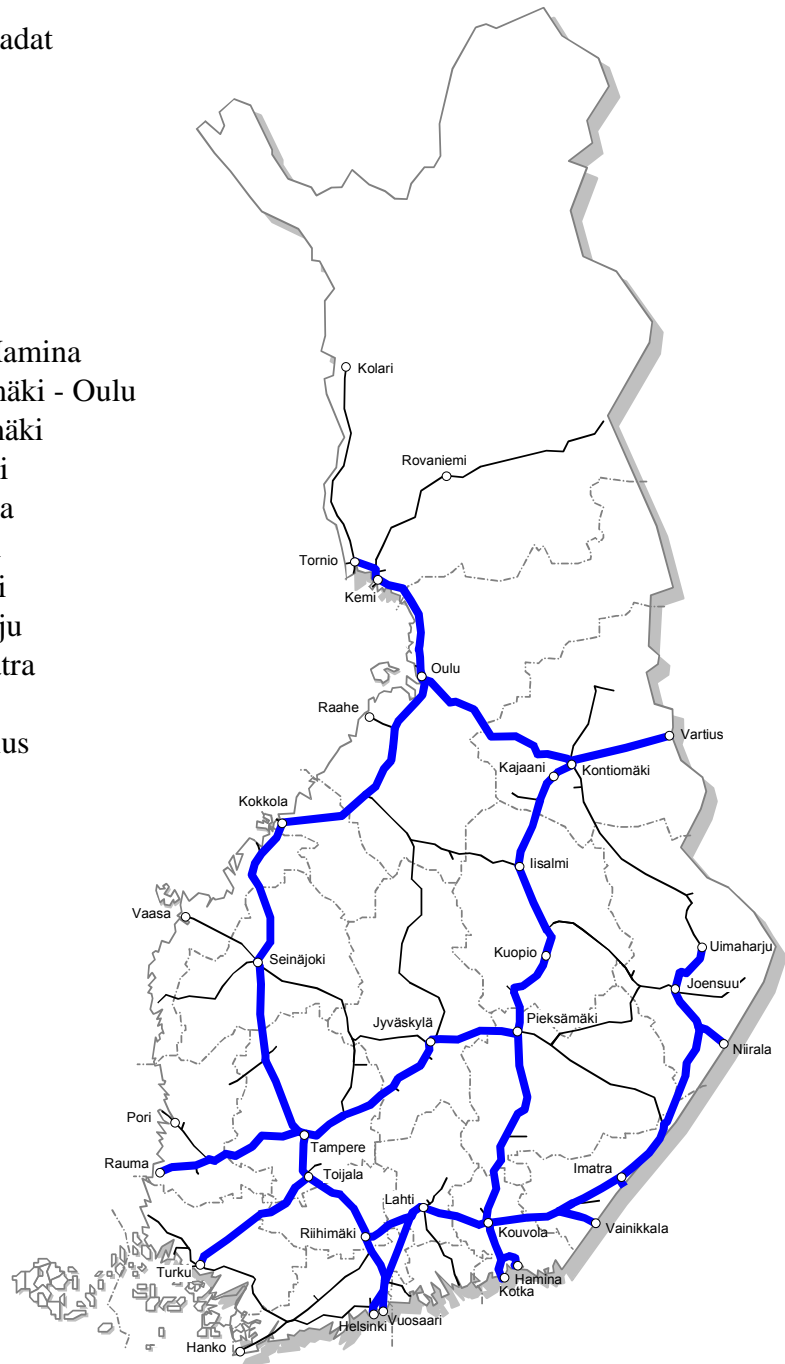
Nopean henkilöliikenteen radat

- Helsinki - Turku
- Helsinki - Tampere - Jyväskylä
- Tampere - Seinäjoki - Oulu
- Helsinki - Lahti - Kouvola - Kuopio
- Kouvola - Imatra
- Luumäki - Vainikkala



### Raskaan tavaraliikenteen radat

- Helsinki - Oulu
- Tampere - Rauma
- Turku - Toijala
- Vuosaaren rata
- Riihimäki - Lahti
- Kerava - Lahti
- Lahti - Kouvola
- Kouvola - Kotka/Hamina
- Kouvola - Kontiomäki - Oulu
- Tampere - Pieksämäki
- Kouvola - Luumäki
- Luumäki - Vanikkala
- Luumäki - Joensuu
- Niirala - Säkäniemi
- Joensuu - Uimaharju
- Imatrankoski - Imatra
- Oulu – Tornio
- Kontiomäki - Vartius



### (3) Seuranta ja jatkotoimet

SOVA-lain 12 §:n mukaan runkoverkkosuunnitelman toteuttamista ja siitä aiheutuvia merkittäviä ympäristövaikutuksia tulee seurata siten, että voidaan tarvittaessa ryhtyä toimenpiteisiin ympäristöhaittojen ehkäisemiseksi ja vähentämiseksi. Työryhmän käsitys on, että lain tarkoittama seuranta sisältyy väyläsuunnittelun ja kaavoituksen seuran-

ta-, suunnittelu- ja ohjausjärjestelmiin. Tällöin seuranta ei rajoitu vain mahdollisiin haittoihin, vaan myös positiivisten vaikutusten saavuttamiseen ja sisältää myös tulevan toiminnan ohjaamisen. Kysymyksiä, jotka koskevat esimerkiksi runkoverkon laajuutta ja tavoitetasoa, voitaisiin ottaa aikanaan esiin näistä suunnittelujärjestelmistä saatavan perustellun palautteen pohjalta.

Runkoväylät asettavat korostuvia vaatimuksia niihin rajoittuvan maankäytön yhteysjärjestelyille. Tiehallinto on jo koonnut työryhmän selvittämään pääteiden rinnakkaisväylien hallinnollisten ratkaisujen ja kustannusjaon periaatteita. Radanpidon kustannusjaon tarkempia periaatteita selvitetään puolestaan Ratahallintokeskuksen ja Suomen Kuntaliiton työryhmässä. Selvitysten valmistuttua tulee yhteisesti sopia runkoväyliin liittyvien toimenpiteiden teknisistä, taloudellisista ja hallinnollisista yleisistä periaatteista ja menettelytavoista.



TYÖRYHMÄN ASETTAMISPÄÄTÖS

LVM027:00/2004

20.2.2004

**Valtakunnallisesti merkittävien liikenneverkkojen runkoverkot****Asettaminen**

Liikenne- ja viestintäministeriö on tänään asettanut työryhmän käsittelemään valtakunnallisesti merkittävien liikenneverkkojen runkoverkkojen määrittämistä.

**Toimikausi**

1.3. – 15.6.2004

**Taustaa**

Liikenne- ja viestintäministeriön työryhmä selvitti valtakunnallisesti merkittäviä liikenneverkkoja ja -terminaaleja vuoden 2003 aikana ja ehdotti raportissaan (LVM 38/2003) mm. valtakunnallisesti merkittävien liikenneverkkojen ja -terminaalien jakamista kahteen osaan siten, että näiden verkkojen tärkeimmistä osuuksista muodostettaisiin runkoverkot tieverkolle ja rataverkolle (tavaraliikenteen runkoverkot ja nopean henkilöjunaliikenteen radat) sekä satamien ja lentoasemien runkoverkot.

Liikenne- ja viestintäministeriö on jo tässä vaiheessa päättänyt mm. raportista saatujen lausuntojen perusteella, että satamien ja lentoasemien runkoverkkojen muodostamiselle ei ole riittäviä perusteluja. Sen sijaan runkotieverkko samoin kuin rataverkon tavaraliikenteen runkoverkot ja nopean henkilöjunaliikenteen radat saivat myös lausunnoissa kannatusta, joskin verkkojen tarvittavasta laajuudesta esitettiin vaihtelevia käsityksiä. Liikennepolitiikkaa valmistellut ministerityöryhmä esitti raportissaan, että liikenneverkon eri osien kehittämistarpeiden arviointia tulee jatkaa em. raportin ja siitä saatujen lausuntojen pohjalta.

Piakkoin annetaan hallituksen esitys Eduskunnalle uudeksi maantielaiksi, jonka 4 §:n mukaan "... liikenne- ja viestintäministeriö määrää, mitkä maantiet ovat valtateitä ja kantateitä sekä mitkä niistä ovat runkoteitä...".

**Tehtävä**

Työn tavoitteena on laatia perusteltu ehdotus valtakunnallisesti merkittävien liikenneverkkojen runkoverkoista. Runkoverkot määritellään tieverkolta ja rataverkolta (tavaraliikenteen runkoverkot ja nopean henkilöliikenteen radat).

Työn lähtökohtana ovat valtakunnallisesti merkittäviä liikenneverkkoja selvittäneen liikenne- ja viestintäministeriön työryhmän raportti sekä siitä saadut lausunnot ja tuleva maantielaki.

Työryhmän tulee selvittää myös alustavasti runkoverkkojen parantamisen kustannukset.

Työryhmän tulee kuulla elinkeinoelämän sidosryhmiä ja maakuntien liittoja sekä tarvittaessa muitakin sidosryhmiä.

#### **Organisointi**

Puheenjohtaja:

rakennusneuvos Juhani Tervala, liikenne- ja viestintäministeriö

Jäsenet:

yksikön päällikkö Leena Karessuo, Suomen Kuntaliitto

projektinjohtaja Ulla-Maija Laiho, sisäasiainministeriö

neuvotteleva virkamies Annukka Lehtonen, kauppa- ja teollisuusministeriö

rakennusneuvos Mauri Heikkonen, ympäristöministeriö

budjettineuvos Esko Tainio, valtiovarainministeriö

hallitusneuvos Kaisa Leena Välipirtti, liikenne- ja viestintäministeriö

yli-insinööri Ilkka Komsa, Tiehallinto

johtaja Kari Ruohonen, Ratahallintokeskus

Työryhmän sihteeri:

yli-insinööri Mikko Ojajärvi, liikenne- ja viestintäministeriö

Työryhmä voi käyttää työssään apuna konsulttia erillisen sopimuksen mukaisesti

#### **Kustannukset ja rahoitus**


Työ tehdään pääosin virkatyönä.

Liikenne- ja viestintäministeri



Leena Luhtanen

Kansliapäällikkö



Juhani Korpela

#### **JAKELU**

Työryhmän puheenjohtaja ja jäsenet

Suomen Kuntaliitto, sisäasiainministeriö, ympäristöministeriö, valtiovarainministeriö, kauppa- ja teollisuusministeriö

**Liikenne- ja viestintäministeriö**

**ASETTAMISPÄÄTÖKSEN  
MUUTOS**

LVM027:00/2004

25.4.2006

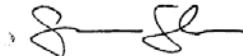
Liikenneministeriö on päätöksellään (LVM027:00/2004) 20.2.2004 asettanut työryhmän käsittelemään valtakunnallisesti merkittävien liikenneverkkojen runkoverkkojen määrittelyä.

Työryhmä luovutti 2.5.2005 runkoverkkoluonnoksen sisältävän väliraportin ministerille. Työtä on tämän jälkeen jatkettu vaikutusten arvioinnilla, jonka on määrä valmistua 10.5.2006. Tämän jälkeen työryhmän tulee tehdä perusteltu ehdotus runkoverkoista.

Työryhmän toimikautta jatketaan 29.9.2006 saakka.

Työryhmän puheenjohtajaksi rakennusneuvos Juhani Tervalan sijaan määrätään rakennusneuvos Mikko Ojajärvi ja työryhmän sihteeriksi Ojajärven sijaan määrätään liikenneneuvos Petri Jalasto. Muilta osin työryhmän kokoonpano on entinen.

Liikenne- ja viestintäministeri

  
Susanna Huovinen

Vt.. kansliapäällikkö

  
Harri Caven

Jakelu

Työryhmän puheenjohtaja ja jäsenet





## RUNKOTIEVERKON LAAJUUTEEN EHDOTETUT MUUTOKSET

### Muutosehdotusten arvioinnin lähtökohdat

Runkotieverkon laajuuden määrittelyyn on varsinaisesti keskitytty SOVA –arviointia edeltäneissä työvaiheissa, jolloin verkosta on käytetty myös nimikkeitä *ydinverkko* ja *korkealaatuverkko*. Lähinnä vaikutusten herkkyyden mittaamisen tueksi on SOVA -selvitystyössä ollut mukana myös hieman supistettu ja hieman laajennettu verkkovaihtoehto.

Runkotieverkon laajuutta käsiteltäessä on tärkeää pitää mielessä erityisesti ne tien kehittämismahdollisuuksien turvaamiseen liittyvät maankäytölliset syyt, joiden vuoksi runkotiemäärittelyä tarvitaan. Moottoriteitä tai uusia tielinjauksia ei ole niinkään tulossa, vaan esimerkiksi varautuminen nykyisillä tielinjoilla keskikaiteellisiin ohituskaistoihin ja nelikaistaistuksiin asettaa vilkkaimmilla teillä haasteita niin nykyisille kuin tulevillekin maankäytön ja sen liittynän järjestelyille.

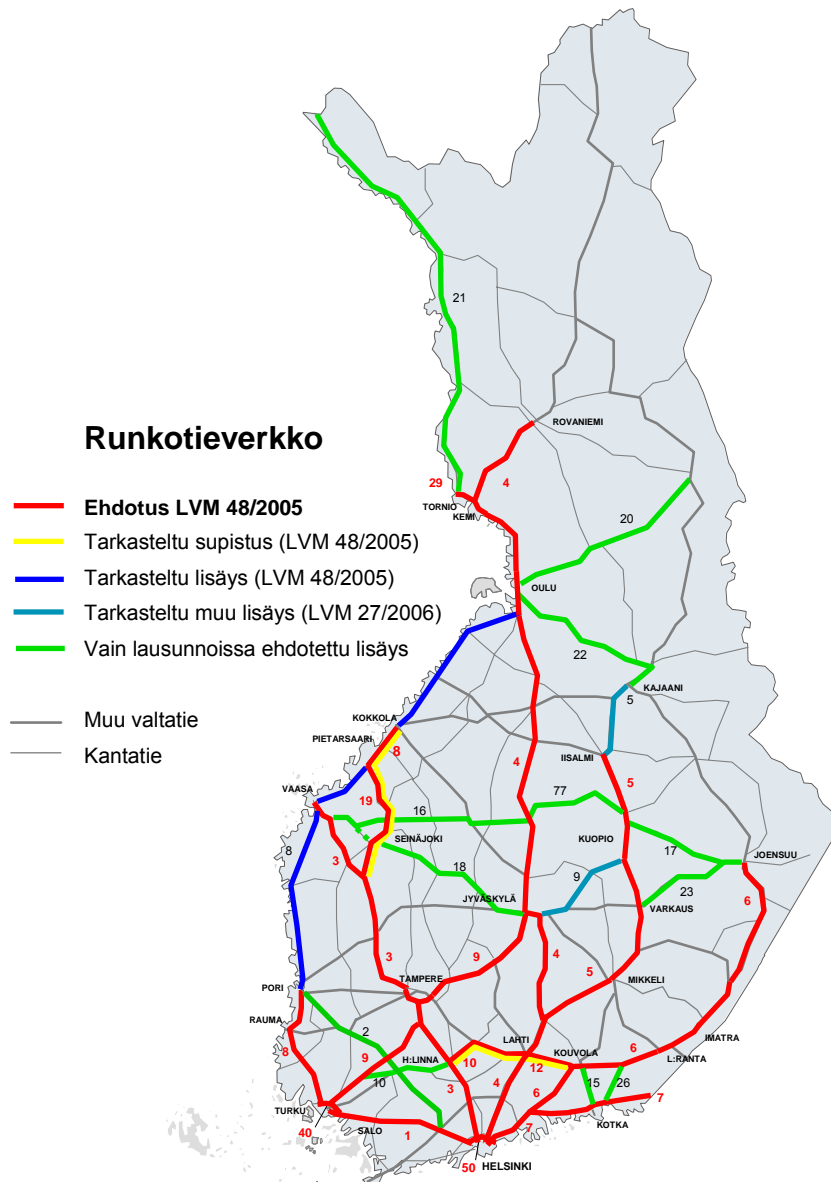
Vaikutusarvioinnista saaduissa lausunnoissa on ehdotuksia paitsi vaihtoehtotarkasteluun sisältyvien teiden suhteen, myös eräiden muiden teiden lisäämisestä runkotieverkkoon. Tässä liitemuistiossa läpikäydään kaikki tehdyt muutosehdotukset.

### Muutosehdotukset tiekohtaisesti

Tiekohtaisessa läpikäynnissä on kirjattu vain olennaisimpia liikenteen sekä alue- ja verkkorakenteen perustietoja. Liikenteestä on yleensä mainittu sekä yhteysvälin keskimääräinen että sen hiljaisimman osuuden liikenne (kaikki autot ja raskaat yhdistelmät). Yhteyden sujuvuuden turvaamisessa ja edistämisessä on kunkin tieosuuden kokonaisliikennemäärä eräs tärkeä lähtökohta, mutta hiljaisimman kohdan liikenne indikoi paremmin runkoteille olennaisia kaukoliikennemääriä.

Yhdessä lausunnossa on ehdotettu pitäytymistä alun perin ehdotetussa suppeammassa, 2270 km pitkässä runkotieverkossa (LVM 38/2003), koska sen jälkeen tehdyt lisäykset ovat lausunnon mukaan maan kilpailukyvyn kannalta merkityksettömiä. Tätä ehdotusta ei ole tiekohtaisessa läpikäynnissä käsitelty.

Liikennekysyntään vaikuttavat tekijät voivat kehittyä eri teillä eri tavoin. Tässä muutosehdotusten arvioinnissa ovat nykytilaan perustuvat suuruusluokkatiedot kuitenkin riittäviä. Ehdotetun runkoverkon yhteysväleillä liikenteen kasvu viimeisen 10 vuoden aikana ollut keskimäärin 30 %, eräillä Etelä-Suomen yhteysväleillä kuitenkin jopa 40-50 % ja muualla vähimmillään 20 %. Vuoteen 2030 mennessä runkoteiden liikenteen arvioidaan edelleen kasvavan keskimäärin 30 %; Etelä-Suomessa yleisesti tätä enemmän ja väestökadon alueilla selvästi vähemmän, noin 10 % luokkaa.



*Ehdotus runkotieverkoksi ja tarkastellut tai lausunnoissa esitetyt muutokset*

## A. Mahdolliset supistuskohdeet

Raportissa LVM 48 /2005 mainitut selvityskohdeet, jotka vastaavat SOVA arvioinnin "VE 1 miinus" laajuusmäärittelyä.

### Vt 10-12 Hämeenlinna - Lahti - Kouvola, 131 km

Tie yhdistää nauhamaisesti useita valtakunnallisesti merkittäviä keskuksia ja muodostaa jatkeineen laajasti palvelevan poikittaisyhteyden. Liikennettä on keskimäärin 8 500 autoa/vrk (joista raskaita perävaunuyhdistelmiä eli "rekkoja" noin 700) ja hiljaisimmalla kohdallakin 5 200 autoa/vrk (rekkoja yli 300). Nyt 100 km/h nopeusrajoitus on vain 40% tiestä.

Vaikutusarviointi ja lausunnot tukevat yhteyttä ja sen kehittämisen tärkeyttä vahvasti. Parempi toimivuus ja kilpailukyky vaihtoehtoisten reittien kanssa edellyttäisivät selvää ja reittiä lyhentävää parantamista välillä Hä-

meenlinna - Lahti. Tähän voidaan runkotiemäärityksen ja sitä tukevan kaavoituksen avulla tuoda asiaa edistävää ja maankäyttöä ennakko-ohjaava vaikutusta. **Yhteysväli on perusteltua säilyttää runkoverkkosuunnitelmassa.**

Vt 19-8 Jalasjärvi - Seinäjoki - Kokkola, 174 km

Tie yhdistää Seinäjoen maakuntakeskuksen samoin myös Pietarsaaren - Kokkolan (maakuntakeskus) seudun Tampereen ja etelärannikon (Helsinki) suuntaan, jonne tien vaikutusalueelta on etenkin raskasta liikennettä. Liikennettä on keskimäärin 5 500 autoa/vrk (rekkoja noin 550). Alahärmän ja Ytterjeppon välillä on henkilöautoliikenteessä hiljaisempi kohta, noin 2 000 autoa/vrk, mutta rekkoja on vähimmilläänkin 400. Nyt 100 km/h nopeusrajoitus on noin 80%:lla tiestä.

Vaikutusarviointi ja lausunnot tukevat yhteyttä ja sen kehittämistä. Tiejaksoilla tarvitaan monin paikoin selkeää maankäytön ennakko-ohjausta, ja erityisesti Seinäjoella olisi tärkeä saada läpikulkuliikenne pois katuverkosta. Runkotiemäärityksen ja sitä tukevan kaavoituksen avulla voidaan tien kehittämistavoitteita tukea rationaalisesti. **Yhteysväli on perusteltua säilyttää runkoverkkosuunnitelmassa.**

## **B. Ehdotetut lisäyskohteet**

### **B 1. Raportissa LVM 48 /2005 mainittu selvityskohde**

Vt 8 Pori - Oulu

Valtatie 8 Turku – Liminka (vt4, ->Oulu) on osa Eurooppa-tietä E8 Turku - Tornio - Tromsö. Valtatiellä 8 ei kuitenkaan kokonaisuutena ole aivan vahvimman luokan merkitystä liikennekysynnän tai aluerakenteen näkökulmasta, vaan sen merkitys vaihtelee tiejaksoittain.

Lisäysehdotusta edeltävä väli (Turku - Pori, 135 km) sisältyy runkoverkkoehdotukseen, ja sen merkitys on vahva yhdistäessään Porin ja Rauman Turun suuntaan. Välin Turku-Pori liikennemäärät ovat varsin korkeita: keskimäärin 8 500 autoa/vrk (joista 600 rekkaa) ja vähimmilläänkin 5 700 autoa/vrk (500 rekkaa). Tällä välillä on myös tärkeää, että tien kehittämismahdollisuudet turvataan vahvasti maankäytön ja sen tiejärjestelyjen suunnittelussa.

Sen sijaan välillä Pori - Vaasa (185 km) sekä tien merkitys että tarve sen kehitystä turvaavaan erityisasemaan laskevat selvästi. Liikennettä on keskimäärin 3 500 autoa/vrk, mutta Merikarvian pohjoispuolella valtaosin vain runsaat 2 000 autoa/vrk, joista rekkoja 300. Aluerakenteellisesti yhteys Pori-Vaasa ei edusta kummankaan keskuksen tärkeintä liikennesuuntaa. Tie kulkee suhteellisen harvaan asutulla alueella eikä liikennemääräkään ole korkea, joten runkotielle ominaista maankäytön liittynnän erityistä hallintatarvetta ole. Nyt 100 km/ h nopeusrajoitus on 85 %:lla tiestä. Selvin kehittämistarve on noin 10 km pituisella välillä Pori - Söörmarkku sekä Vaasan keskustan ohitustiellä: niillä tarvittavat toimet ovat suunnitteilla ja tarkoitus toteuttaa runkotiemäärityksestä riippumatta.

Välillä Vaasa - Kokkola (118 km) on verkkoehdotuksessa pidetty tärkeimpänä Pietarsaaren - Kokkolan alueen runkotieyhteyttä elinkeinoelämän kuljetusten kannalta tärkeimpään suuntaan, eli Seinäjoen kautta vt 3:lle Jalasjärvelle ja edelleen Tampereelle ja Uudellemaalle. Siten väli Uusikaarlepyy (Ytterjeppo) - Kokkola (53 km) on mukana runkotie-ehdotuksessa, mutta väli Vaasa - Ytterjeppo (65 km) ei. Raskas liikenne on Kokkolan puoleisella jaksolla selvästi vilkkaampaa: rekkoja kulkee 600/vrk, mikä lähes kaksinkertainen määrä väliin Vaasa - Ytterjeppo nähden. Kokonaisliikenteessä (noin 5 000 autoa/vrk) ero on pienempi, mutta välin Vaasa - Ytterjeppo liikenne painottuu paikallisemmin Vaasan läheisyyteen.

Välillä Kokkola - Liminka (176 km) liikennettä on vt 28:n liittymän jälkeen keskimäärin 4 000 autoa/vrk, josta rekkoja 340. Suurten valtakunnallisten keskusten välisiä ensisijaisia yhteystarpeita tie ei palvele, pienempien keskusten yhteyksiä kylläkin (Himanka, Kalajoki, Pyhäjoki, Raahe). Noin 64%:lla tiestä on nyt 100 km/h nopeusrajoitus, 29%:lla on 80 km/h ja lopuilla 7%:lla 50-60 km/h. Kauko- ja seutuliikenteen luonne sekä lausunnoissakin painotetut matkailunäkökohdat puoltavat tavallisen valtatiestäytksen riittävyttä tälle tiejaksolle. Runkotien tavoitteena oleva korkea ja yhtenäinen sujuvuustaso on ristiriidassa usean taajaman nykytyyppisten järjestelyjen kanssa, ja voisi ratketa ilmeisesti vain ohikulkujärjestelyin. Välin monille harvaan asutuille linjaosuuksille on ohituskaistoja lisättävissä ilman tien erityisasemaakin.

**Yhteenveto vt 8:** Perustelluimmat osat vt 8:sta sisältyvät ehdotettuun runkoverkkoon: väli Turku - Pori sekä väli Uusikaarlepyy (Ytterjeppo) - Kokkola osana Seinäjoen - Tampereen suunnan yhteyttä. Selvitykset puoltavat vahvasti Seinäjoen kautta (vt 19) Kokkolaan suuntautuvaa runkotietä, joten se ei ainakaan voi olla vaihtoehto vt 8:n laajemmalle nimeämiselle runkoverkkoon. Välin Vaasa - Ytterjeppo lisääminen tekisi runkoverkosta alueella varsin tiheän ja painottaisi seudullisempia tekijöitä. Muilla vt 8:n väleillä perustelut ovat yleisesti heikommat, tavalliselle valtatielle luonteenomaisia. Lisäksi välillä Kokkola - Raahe runkotieasema edellyttäisi maankäytöllisenä tavoitteena taajamien ohitusta ja muutoinkin systemaattisempaa kaukoliikenteen priorisointi maankäytön suhteen. **Valtatietä 8 ei ole perusteltua sisällyttää runkoverkkosuunnitelmaan perusehdotusta (LVM 48/2005) enempää.**

## B 2. SOVA-raporttiin LVM 27 /2006 lisäksi otetut selvityskohteet

### Vt 5 Iisalmi - Kajaani, 84 km

Iisalmella haarautuu tai yhdistyy kolme liikenteellistä merkitystekijää: yhteys Kuopiosta Ouluun (yli 100 000 asukkaan keskus), yhteys Kalajoki-laaksoon (valtatie 27) ja yhteys etelästä Kajaaniin (maakunnan keskus). Välin Kuopio - Iisalmi liikenteellinen kuva onkin varsin vahva: keskimäärin 10 000 autoa/vrk (joista 600 rekkaa) ja vähimmillään 5 500 autoa/vrk (450 rekkaa). Korkeat liikennemäärät edellyttävät myös toimenpiteisiin varautumista maankäytössä.

Sen sijaan lisättäväksi ehdotetulla välillä Iisalmi - Kajaani sekä liikennemäärät että tarve maankäytössä ja liittymäsäätelystä tien kehitystä turvaamaan erityissuojaan laskevat selvästi. Liikennettä on keskimäärin 3 000 autoa/vrk, suurelta osin alle 2 500 autoa/vrk, joista rekkoja 230...180. Nopeusrajoitus on 100 km/h peräti 90%:lla tiejaksosta, eikä tien hyvällä sujuvuudella ole erityisiä uhkatekijöitä. Runkotiestatukseen liittyvä tiukempi menettely liittymäsasioissa voidaan kokea tarpeettomaksi esteitä ja asioiden käsittelyn mutkistumiseksi (tiesuunnitelmamenettely).

Maantielain perusteluissa on runkoteiden liikenteellisten edellytysten ohella mainittu niiden ulottaminen maakunnallisiin keskuksiin. Monissa lausunnoissa on kiinnitetty huomiota siihen, että Kajaani on ainoa maakuntakeskus, joka jää ehdotetun runkoverkon ulkopuolelle. Kajaanin (noin 36 000 asukasta) sekä koko Kainuun kannalta puutetta lieventää yhteystarpeen suuntautuminen osittain läänin pääkaupunkiin Ouluun, jonne myös on hyvätasoinen valtatie. Toisaalta Kajaanilla on juuri valtatie 5 suunnassa satoja kilometrejä ”takamaata”, jolle korkeatasoisen yhteyden varmistamisella Kajaanista etelään on merkitystä.

Välin Iisalmi – Kajaani liikenteelliset ja tien kehittämismahdollisuuksien turvaamiseen liittyvät näkökohdat eivät edellytä runkotietä. Tässä tapauksessa voidaan kuitenkin antaa painoa maakuntakeskusten kytkemistä koskevan periaatteen kattavalle toteutumiselle runkotieverkossa, ja näin nähdä **runkotiestatus perustelluksi** Kajaaniin asti. Tämä ei hyvätasoisella yhteysvälillä todennäköisesti vaikuta lähivuosien tienpitotoimiin.

#### Vt 9 Jyväskylä (Kanavuori) - Kuopio (Vehmasmäki), 114 km

Runkoverkkoehdotuksen ulottaminen Turusta Tampereen kautta Jyväskylään asti perustuu sekä liikennemääriin että keskusten suuruuteen. Lissäsehdotusta edeltävän välin Tampere - Jyväskylä liikennekuva on erittäin vahva: keskimäärin 10 000 autoa/vrk (joista 600 rekkaa) ja vähimmilläänkin 4 600 autoa/vrk (410 rekkaa).

Ehdotetulla välillä Jyväskylä (Kanavuori/vt4) - Kuopio (Vehmasmäki/vt5) sekä tien liikenteellinen merkitys ja kehittämistarve kuitenkin laskevat selvästi sen jälkeen, kun alkuosan päällekkäisyys muiden valtateiden (13 ja 23) kanssa lakkaa. Jyväskylän ja Kuopion välillä ei niiden koosta huolimatta ilmene kovin merkittävää liikennekysyntää. Vt 9:llä liikennettä on keskimäärin 4 800 autoa/vrk (rekkoja 340), mutta Hankasalmen ja Suomenjoen välillä vain 2 500...2 800 autoa/vrk (rekkoja 200...240). Nopeusrajoitus on 100 km/h 71%:lla tiejaksosta. Tiellä tarvitaan erilaisia liikenneturvallisuutta parantavia toimia sekä yksittäisiä ohituskaistoja, mutta tulevat kehittämistoimet eivät edellytä valtatieä korkeampaa statusta.

Jakson vt 9 Kanavuori - Vehmasmäki merkitystekijät tai normaalia suurempi tarve korostaa tien tason turvaamista maankäytössä **eivät ole riittäviä perustelemaan sitä runkotieksi.**

### B 3. Muita lausunnoissa esitettyjä lisäyksiä runkotieverkkoon

#### Vt 2 Vihti - Pori, 207 km

Valtatie 2 yhdistää Satakunnan maakunnan keskuksen Porin pääkaupunkiin, samoin tiejaksolla olevia pienempiä kaupunkikeskuksia. Tiejaksolta puuttuu kuitenkin laajempi valtakunnallinen tausta ja helminauhamainen jatkuvuus suurten keskusten välillä. Moottoritie Helsinki - Tampere - Ylöjärvi ja moottoritie Helsinki - Turku sekä parantuva taso välillä Turku - Pori tyydyttävät kasvavan osan Satakunnan ja pääkaupunkiseudun välisestä liikennekysynnästä. Lisäksi Porin liikennetarve suuntautuu suurelta osin myös lähempänä sijaitseviin Turun ja Tampereen valtakunnallisiin keskuksiin.

Vt 2:n liikenteellinen merkitys on kohtalainen. Liikennettä on yleisesti noin 5 000 autoa/vrk ja vähäliikenteisimmällä Loimaan - Huittisten välillä 3 700 autoa/vrk (400...500 rekkaa). Tiellä on juuri käynnistynyt useiden yksittäisten tienkohtien parantamishanke, mutta tien yhtenäistä parannustarvetta ei ole pidetty ajankohtaisena. Nopeusrajoitus on 100 km/h 76%:lla tiejaksosta. Tien molemmissa päissä on tarvetta nelikaistaistukseen ja muualle tarvitaan lisää ohituskaistoja. Nämä toimet ovat mukana tarvelistoilla tien tarkemmasta statusmäärittelystä riippumatta.

Tien merkitystekijät tai tarve normaalia enemmän korostaa tien merkitystä maankäytön suunnittelussa **eivät riitä perustelemaan sitä runkotieksi**. Verkkotehokkuus edellyttäisi vt 2:lta selkeämpää ja laajempaa, useamman suuren keskuksen kattavaa roolia valtakunnallisessa verkossa, jotta se olisi paremmin perusteltu runkotieksi. Etelä-Suomessa jää monelle muullekin vilkkaalle päätielle tavallisen valtatieen status, eikä sen perusteella ole tarkoitus asettaa niiden parannustarpeita toisarvoiseen asemaan.

#### Vt 15 Kouvola – Kotka (E18), 40 km

Valtatien 15 osuus Kouvola – Kotka yhdistää suurehkot maakunnalliset seutukunnat sekä toimii merkittävänä puunjalostusteollisuuden kuljetusreittinä tehtailta satamiin. Kouvolan kautta tie välittää myös Lahden, Heinolan ja Mikkelin suunnista tulevaa liikennettä. Liikennettä jaksolla on keskimäärin 6 300 autoa/vrk (rekkoja 880), ja vähimmilläänkin 4 600 autoa/vrk (790 rekkaa). Nopeusrajoitus on 100 km/h 85%:lla tiejaksosta. Tien parantamisesta eritasoliittymän ja ohituskaistoin on laadittu yleissuunnitelma, ja tiensuunnitelma on käynnistymässä.

Liikennemäärät ovat kohtalaisen korkeat. Tien merkitys aluerakenteessa on kohtalainen ja sillä on myös vaikutusaluettaustaa, mutta se ei kuitenkaan kummassakaan suunnassa suuntaudu suurimpiin valtakunnallisiin keskuksiin. Lisäksi itse tiejakso olisi varsin lyhyt linkki runkotieverkossa, ja sille tarvittavien toimien (ja samalla maankäyttösuhteen) suunnittelu on jo pitkällä. **Vt 15 ei ole riittävän perusteltu runkotieksi** verkkorakenteen ja tien kehitysmahdollisuuksien turvaamisen kannalta.

Vt 17 Vuorela (Kuopio, Siilinjärvi /vt 5) - Joensuu, 126 km

Valtatie 17 yhdistää Joensuun maakunnallisen keskuksen Kuopioon. Keskuksen välillä on perinteisesti aluerakenteellista suuntautumista, ja Kuopio on läänin pääkaupunki. Joensuussa pidetään kuitenkin tärkeimpänä runkoverkkoehdotuksen mukaista yhteyssuuntaa valtatieta 6 Imatran - Lappeenrannan suuntaan ja edelleen rannikolle. Myös valtatieta 23 Varkauteen valtatielle 5 pidetään eräissä lausunnoissa tärkeänä.

Vt 17:lla on liikennettä keskimäärin 4 900 autoa/vrk (rekkoja 220). Keskiarvoa nostaa vilkas 2-ajoratainen sisääntulo Ylämyllyn suunnasta; pitkällä Riistaveden ja Outokummun välisellä osuudella liikennettä on alle 3 000 autoa/vrk, osin alle 2 000 autoa/vrk (rekkoja 180...120).

Joensuun muissakin pääyhteyssuunnissa liikennettä on hiljaisimmilla osuuksilla selvästi alle 3 000 autoa/vrk. Verkkoehdotuksen mukainen Imatran suunta on kuitenkin jonkin verran muita vilkkaampi ja palvelee mm. paljon korostettuja itärajan ylittäviä yhteystarpeita. **Vt 17 ei ole perusteltu runkotieksi** keskeisen valtakunnallisen aluerakenteen eikä tien merkittävään kehittämistarpeeseen varautumisen kannalta.

Vt 23 Varkaus - Joensuu, 95 km (vt23) + 26 km (vt17)

Valtatie 23 Joensuu - Varkaus tarjoaa valtatieta 5 Mikkelin ja Lahden kautta vaihtoehtoisen reitin Helsinkiin sekä lisäksi edelleen valtatieta 23 Jyväskylään. Kuten vt 17:n yhteydessä on mainittu, on Joensuun pääsuunnista ehdotuksessa priorisoitu runkotieksi vain vt 6. Valtatiellä 23 välillä Varkaus Viinijärvi (vt17) on liikennettä keskimäärin 3 000 autoa/vrk (rekkoja 200), jakson keskivaiheilla vain 2 000 autoa/vrk. Nopeusrajoitus on 100 km/h vain 45%:lla tiejaksosta. Välillä Varkaus - Heinävesi on tarveohjelmissa tien leventäminen, mutta muutoin merkittäviä kehittämistoimia ei ole näköpiirissä. **Vt 23 ei ole perusteltu runkotieksi** keskeisen valtakunnallisen aluerakenteen eikä tien merkittävään kehittämistarpeeseen varautumisen kannalta.

Vt 20 Oulu - Kuusamo, 213 km

Kuusamo on 17 000 asukkaan matkailupainotteinen aluekeskus. Yhteys ei ole valtakunnalliselta merkitykseltään tai verkkorakenteen osana runkoverkkoehdotukseen sisältyviin teihin rinnastettavissa. Myös liikennemäärät sekä ajan myötä esiin tuleva tien kehittämistarve ovat maltillisia. Liikennettä jaksolla on keskimäärin 3 300 autoa/vrk (rekkoja 170), mutta Pudasjärven jälkeen enimmäkseen luokkaa 2 000 autoa/vrk (rekkoja 100). Nopeusrajoitus on 100 km/h 81%:lla tiejaksosta. **Vt 20 ei ole perusteltu runkotieksi** keskeisen valtakunnallisen aluerakenteen eikä tien merkittävään kehittämistarpeeseen varautumisen kannalta.

Vt 22 Oulu - Kajaani, 160 km (+ vt 5 21 km)

Vt 22 on yhteys Kajaanista sekä Kainuun maakunnan keski- ja itäosasta Ouluun, joka on merkittävä valtakunnalliseen keskus ja oman läänin pääkaupunki. Myös yhteys Vartiuksen raja-aseman kautta Venäjälle antaa yhteydelle merkitystä. Kajaanin yhteystarve jakautuu kuitenkin vahvasti

myös vt 5:lle etelään, jota on korostettu alueella enemmän. Yhteyttä ei voi pitää valtakunnalliselta merkitykseltään tai verkkorakenteen osana runko-verkkoehdotukseen sisältyviin teihin rinnastettavana. Myös liikennemäärät, ajan myötä esiin tuleva tien kehittämistarve sekä varauksstarpeet maankäytön suhteen ovat maltillisia. Liikennettä jaksolla on keskimäärin 3 400 autoa/vrk (rekkoja 160), mutta Utajärven ja Paltamon välillä enimmäkseen luokkaa 2 000 autoa/vrk (rekkoja 100). Nopeusrajoitus on 100 km/h 75%:lla tiejaksosta. Yhteyteen olisi varsinaisen vt 22:n lisäksi sisällyttävä myös 21 km mittainen osuus valtatieltä 5 välillä Kontiomäki - Kajaani. **Vt 22 ei ole perusteltu runkotieksi** keskeisen valtakunnallisen aluerakenteen eikä tien merkittävään kehittämistarpeeseen varautumisen kannalta.

#### Vt 26 Hamina - Taavetti, 50 km

Valtatiellä 26 on merkitystä erityisesti yhdistäessään Kotkan ja Haminan seudun satamineen Lappeenrannan suuntaan ja edelleen Itä-Suomeen. Saimaan kanavan sulkeutuminen talveksi korostaa satamakuljetusten merkitystä. Raskaan liikenteen osuus kokonaisliikennemäärästä on poikkeuksellisen korkea. Selkeää asemaa valtakunnallisessa aluerakenteessa tai keskeisessä verkkorakenteessa vt 26:lla ei kuitenkaan ole. Liikennettä on keskimäärin 2 600 autoa/vrk (rekkoja 600), vähimmillään noin 2 000 autoa/vrk (rekkoja 500). Nopeusrajoitus on koko tiejaksolla alle 100 km/h (eli 80 km/h ja joitakin 60 km/h osuuksia).

Tien esittämisellä runkotieksi tavoiteltaneen ensisijassa tien parantamisen kiirehtimistä, ei niinkään varsinaista runkotieasemaa. Tielinja sijaitsee valtaosin hyvin harvaan asutulla alueella, eikä tarvetta erityisen tiukkaan linjaan maankäyttöliittymien suhteen siten ole. **Vt 26 ei ole perusteltu runkotieksi** keskeisen valtakunnallisen aluerakenteen eikä tien merkittäviin kehittämistoimiin varautumisen kannalta.

#### Vt 18 (Vaasa-) Laihia - Seinäjoki - Jyväskylä, 244 km

Lausunnossa on ehdotettu väliä Seinäjoki - Jyväskylä. Sen tulkitaan tarkoittavan myös väliä Laihia - Seinäjoki ulottuakseen Vaasaan asti. Vaasan ja Seinäjoen välillä on kahden maakunnan välistä merkitystä päänpainon ollessa kuitenkin seudullisuudella. Liikennettä Laihian ja Seinäjoen välillä on kohtalaisesti, 5 000...6 000 autoa/vrk, mutta väli olisi runkotieksi lyhyt.

Koko yhteyden Vaasa - Jyväskylä asema kahden valtakunnallisen keskuk-sen välillä on periaatteessa merkittävämpi, mutta liikennemäärä välillä Seinäjoki - Jyväskylä on suhteellisen vähäinen: keskimäärin 2 900 autoa/vrk (rekkoja 120), ja suurelta osin noin 1 000 autoa/vrk (rekkoja alle 100). Tien nykyinen laatutaso on normaalia valtatieasoa heikompi, mikä ohjaa liikennettä osittain muille reiteille. Runkotien tarpeelle ominaista kaukoliikenteen kysyntää ei tälle jaksolle parannettunakaan olisi näköpiirissä, vaan tavallinen valtatieasoa on riittävä tavoite. Esittämisellä runko-tieksi tavoiteltaneen ensisijassa tien suuntauksen parantamisen kiirehtimis-tä, ei niinkään varsinaista runkotieasemaa. Osuus Seinäjoki - Jyväskylä si-jaitsee valtaosin harvaan asutulla alueella, eikä tarvetta erityisen tiukkaan linjaan maankäyttöliittymien suhteen siten ole. Lisäksi tietä on joka tapa-



uksessa aikanaan kehittävä osin uudelleen linjaten. **Vt 18 ei ole perusteltu runkotieksi** keskeisen valtakunnallisen aluerakenteen eikä tien merkittävään kehittämistoimiin varautumisen kannalta.

Vt 21 Tornio - Kilpisjärvi, 467 km

Valtatie 21 on osa E8-tietä Norjaa (Tromsö), mutta sen merkitys on ensisijassa kuntia yhdistävä sekä matkailullinen. Matkailuun liittyen on paikalliset olot huomioon ottava alempi nopeustaso monin paikoin luontevaa, ei yhtenäinen korkea nopeustaso ja tiukat liittymäehdot. Myöskään liikennemäärät eivät puolla erityisstandardia: liikennettä on koko tiellä keskimäärin 1 100 autoa/vrk (rekkoja 50), mutta Kolarin pohjoispuolella enää noin 600 autoa/vrk Muonion kohtaa lukuun ottamatta.

Vt 21 "käsivarressa" vaatii parantamista, mutta se on tarpeen statusmäärityksistä riippumatta. **Vt 21 ei ole perusteltu runkotieksi** keskeisen valtakunnallisen aluerakenteen eikä tien liikenteellisen merkityksen perusteella.

Yhteys Turku - Hämeenlinna (vt9/vt10) (145 km)

Etelä-Suomen maakuntien liittouman (ELLI) on väliä Hämeenlinna - Kouvola tukeneessa lausunnossaan ehdottanut runkotielle myös jatkoa välille Turku - Hämeenlinna yhdistämällä tie vt 10 uudella linkillä vt 9:ään. Yhdistäminen lisäisi verkon rakenteellista tehokkuutta. Asiaa ei ole vielä tarkemmin tutkittu, mutta selvitys on käynnistymässä. Koska riittävää suunnitelmapohjaa ei ole, tehtyyn **ehdotukseen ei voi vielä ottaa kantaa**.

Ns. "Sininen tie" Vaasa - Viitasaari - Kuopio – Joensuu (vt16, kt77,vt17).

Lausunnossa ei tehdä varsinaista runkotie-ehdotusta, vaan esitetään, että "Sinisen tien merkitys tulee ottaa arvioinnin kohteeksi". Reitin liikennemäärät ovat selvästi runkotien edellytyksiä alhaisemmat; välillä Lapua - Siilinjärvi valtaosin alle 2 000 autoa/vrk, paikoin alle 1 000 autoa/vrk. Lisäksi reitillä painotetaan matkailunäkökohtia ja reitiltä poikkeamisia, jotka seikat eivät liity runkotiestatuksen tarpeellisuuden perusteisiin. "Sinisellä tiellä" **ei ole perusedellytyksiä tulla nimetyksi runkotieksi**.



## **EHDOTETUT MUUTOKSET RAUTATEIDEN HENKILÖLIIKENTEEN RUNKOVERKKOON**

Henkilöliikenteen runkoverkkoon kuuluvat liikenteelliset tärkeät nopean liikenteen radat Helsingin ja muiden suurimpien kaupunkien välillä. Koska näillä radoilla on yleensä myös raskasta tavaraliikennettä, on radoilla oltava riittävä välityskyky, jotta tavara- ja henkilöliikenne voidaan yhteen sovittaa.

### **Vaikutusarviointiraportissa selvitettyt lisäykset**

#### **Jyväskylä-Pieksämäki (80 km)**

Rata on osa merkittävää poikittaisyhteyttä Lounais-Suomen ja Itä-Suomen välillä ja Pendolino-verkkoa. Rataosa on osa yleiseurooppalaista TEN – rataverkkoa, se on sähköistetty, suojastettu, kauko-ohjattu ja sillä on kulunvalvonta. Suurin sallittu nopeus henkilöliikenteessä on 140 km/h ja suurin sallittu akselipaino 22,5 tonnia.

#### Liikenne

Henkilöliikenteessä rataosalla tehtiin vuonna 2005 noin 350 000 matkaa. Liikenteen määrä on pysynyt pitkään melko alhaisena. Ennusteen mukaan liikennemäärässä ei ole näkyvissä kasvua.

Tavaraliikenteessä kuljetettiin vuonna 2005 noin 2,6 miljoonaa tonnia tavaraa. Liikenne koostuu metsä- ja metalliteollisuuden kuljetuksista. Vaarallisten aineiden kuljetusten määrä on ollut noin 0,5 miljoonaa tonnia. Tavaraliikenteen ennustetaan kasvavan jonkin verran.

#### Kuuluminen runkoverkkoon

Rataosa on runkoverkkoehdotuksessa osa tavaraliikenteen runkoverkkoa. Sen lisäämistä henkilöliikenteen runkoverkkoon selvitettiin vaikutusarviointiraportissa. Mikäli rataosa lisättäisiin henkilöliikenteen runkoverkkoon, matka-aikoja voitaisiin lyhentää tällä rataosalla. Jyväskylä-Pieksämäki rataosan lisääminen henkilöliikenteen runkoverkkoon ei raportin mukaan kuitenkaan tuo merkittäviä lisähyötyjä, sillä ehdotetun runkoverkon vaikutukset tämän rataosan saavutettavuuteen ovat jo varsin merkittävät. Kun matkustajamäärät lisäksi ovat vähäisiä, **rataosaa Jyväskylä-Pieksämäki ei tule lisätä henkilöliikenteen runkoverkkoon.**

#### **Imatra-Joensuu (190 km)**

Rataosa yhdistää Pohjois-Karjalan Etelä-Suomen rataverkkoon ja on Pendolino-verkkoa. Rataosa on osa yleiseurooppalaista TEN –rataverkkoa, se on sähköistetty, suojastettu, kauko-ohjattu ja sillä on kulunvalvonta. Suurin sallittu nopeus henkilöliikenteessä on 140 km/h ja suurin sallittu akselipaino 22,5 tonnia.

#### Liikenne

Henkilöliikenteessä tehtiin vuonna 2005 osuudella Imatra-Parikkala noin 370 000 ja osuudella Parikkala-Joensuu noin 285 000 matkaa. Liikenne-

määrissä on ollut viime vuosina lievää laskua. Itäisten yhteyksien nopeutumisen vuoksi rataosalle ennustetaan kuitenkin kasvua. Vuoden 2030 liikenteeksi ennustetaan 500 000 – 800 000 matkaa.

Tavaraliikenteessä kuljetettiin vuonna 2005 osuudella Imatra-Säkäniemi noin 1,5-1,8 ja osuudella Säkäniemi-Joensuu noin 3,8 miljoonaa tonnia tavaraa. Valtaosa liikenteestä on metsäteollisuuden kuljetuksia. Tavaraliikenteen ennustetaan kasvavan jonkin verran.

#### Kuuluminen runkoverkkoon

Rataosa on runkoverkkoehdotuksessa tavaraliikenteen runkoverkkoa. Sen lisäämistä henkilöliikenteen runkoverkkoon selvitettiin vaikutusarviointiraportissa. Mikäli rataosa lisättäisiin henkilöliikenteen runkoverkkoon, matka-aikoja voitaisiin lyhentää, kun henkilöliikenteen nopeuksia nostettaisiin 160-200 km/h:iin. Imatra-Joensuu rataosan lisääminen henkilöliikenteen runkoverkkoon parantaisi raportin mukaan selvästi rataosan asemapaikkakuntien saavutettavuutta. Rataosalla on suuret mahdollisuudet liikenteen kasvuun. Rataosan suhteellisen vähäinen tavara- ja henkilöliikenne tällä hetkellä puoltaa kuitenkin sitä, että **rataosaa Imatra-Joensuu ei tule lisätä henkilöliikenteen runkoverkkoon.**

### **Vaikutusarviointiraportissa selvitetty supistukset**

#### **Kouvola-Kuopio (268 km)**

Rata yhdistää Savon ja Kainuun Etelä-Suomeen, rataosa on Savonradan vilkkain osuus ja Pendolino-verkkoa. Rataosa on osa yleiseurooppalaista TEN –rataverkkoa, se on sähköistetty, suojastettu, kauko-ohjattu ja sillä on kulunvalvonta. Suurin sallittu nopeus henkilöliikenteessä on 140 km/h (vuoden 2006 lopussa Sipilä-Mouhu välillä 160-200 km/h) ja suurin sallittu akselipaino 22,5 tonnia.

#### Liikenne

Henkilöliikenteessä tehtiin vuonna 2005 osuudella Kouvola-Mikkeli noin 585 000, osuudella Mikkeli-Pieksämäki noin 505 000 ja osuudella Pieksämäki-Kuopio noin 630 000 matkaa. Itäisten yhteyksien nopeutumisten ansiosta rataosalle ennustetaan myös kasvua. Vuoden 2030 liikenteeksi ennustetaan noin 765 000 – 925 000 matkaa.

Tavaraliikenteessä rataosalla kuljetettiin vuonna 2005 noin 1,8-2,0 miljoonaa tonnia tavaraa. Liikenne koostui lähinnä metsä- ja kemianteollisuuden kuljetuksista. Rataosalla kuljetetaan myös vaarallisia aineita. Tavaraliikenteessä rataosalle ennustetaan pientä kasvua vuoteen 2025 mennessä.

#### Kuuluminen runkoverkkoon

Rataosa on runkoverkkoehdotuksessa osa sekä henkilö- että tavaraliikenteen runkoverkkoa. Henkilöliikenteen nopeuksia nostetaan puuttuvilta osin 160-200 km/h:iin sekä tavaraliikenteessä akselipainoja nostetaan 25 tonniin nopeudella 80-100 km/h.

Rataosan jättämistä pois henkilöliikenteen runkoverkosta selvitettiin vaikutusarviointiraportissa. Supistuksella on merkittävät vaikutukset erityisesti Savonradan asemapaikkakuntien saavutettavuuteen ja vaikutukset heijastuvat myös Karjalan radan asemapaikkakuntiin. Savonradan vaikutuspiirissä perusvaihtoehdon tuomista saavutettavuushyödyistä suurin osa jää toteutumatta supistamisen seurauksena. Näin ollen **rataosaa Kouvola-Kuopio ei tule poistaa runkoverkosta.**

### **Lausunnoissa esitettyjä lisäyksiä**

#### **Turku-Toijala (130 km)**

Rataosa on tärkeä poikittaisliikenteen reitti. Se on osa yleiseurooppalaista TEN –rataverkkoa, sähköistetty, suojastettu, kauko-ohjattu ja sillä on kulunvalvonta. Suurin sallittu nopeus henkilöliikenteessä on 140 km/h ja suurin sallittu akselipaino 22,5 tonnia.

#### Liikenne

Henkilöliikenteessä rataosalla tehtiin vuonna 2005 noin 670 000 matkaa. Liikenteen määrässä on viime vuosina ollut pientä kasvua, jonka ennustetaan jatkuvan myös tulevaisuudessa.

Tavaraliikenteessä kuljetettiin vuonna 2005 noin 1,7 miljoonaa tonnia tavaraa. Liikenteestä valtaosa on kemianteollisuuden kuljetuksia. Vaarallisten aineiden kuljetusten osuus on ollut noin 0,7 miljoonaa tonnia. Tavaraliikenteen ennustetaan säilyvän nykytasolla.

#### Kuuluminen runkoverkkoon

Rataosa on runkoverkkoehdotuksessa osa tavaraliikenteen runkoverkkoa. Rataosa on lausunnoissa esitetty henkilöliikenteen runkoverkkoon, jolloin henkilöliikenteen nopeuksia nostettaisiin 160-200 km/h:iin. Turku-Toijala rataosan lisääminen henkilöliikenteen runkoverkkoon lyhentäisi jonkin verran matka-aikoja, jolloin myös matkustajamäärät edelleen kasvaisivat. Rataosan keskinkertainen tavara- ja henkilöliikenne puoltaa kuitenkin sitä, että **rataosaa Turku-Toijala ei tule lisätä henkilöliikenteen runkoverkkoon.**

#### **Lahti-Riihimäki (60 km)**

Rataosa on tärkeä poikittaisliikenteelle, mutta sen merkitys vähenee muuten oikoradan valmistuttua. Rataosa on osa yleiseurooppalaista TEN –rataverkkoa ja on sähköistetty, suojastettu, kauko-ohjattu ja sillä on kulunvalvonta. Suurin sallittu nopeus henkilöliikenteessä on 140 km/h ja suurin sallittu akselipaino 22,5 tonnia.

#### Liikenne

Henkilöliikenteessä rataosalla tehtiin vuonna 2005 noin 2,1 miljoonaa matkaa. Oikoradan valmistumisen jälkeen liikenteen määrä on noin 0,5 miljoonaa matkaa.

Tavaraliikenteessä kuljetettiin vuonna 2005 noin 4,0 miljoonaa tonnia tavaraa, josta valtaosa kemian- ja metsäteollisuuden kuljetuksia. Myös tavaraliikenteessä oikorata vähentää rataosan liikennemääriä.

#### Kuuluminen runkoverkkoon

Rataosa on runkoverkkoraportissa osa tavaraliikenteen runkoverkkoa. Rataosa on lausunnoissa esitetty henkilöliikenteen runkoverkkoon, jolloin henkilöliikenteen nopeuksia nostettaisiin 160-200 km/h:iin. Lahti-Riihimäki rataosan lisääminen henkilöliikenteen runkoverkkoon **ei ole perusteltua rataosan vähentyneen merkityksen vuoksi henkilöliikenteessä.**

#### Kuopio-Iisalmi-Kajaani-Oulu (355 km)

Rataosat ovat osa yleiseurooppalaista TEN –rataverkkoa ja ne ovat vuoden 2006 lopussa sähköistetty, suojastettu, kauko-ohjattu ja sillä on kulunvalvonta. Suurin sallittu nopeus henkilöliikenteessä on 140 km/h (Iisalmi-Kajaani-Oulu vuonna 2007). Suurin sallittu akselipaino koko välillä on 22,5 tonnia.

#### Liikenne

Henkilöliikenteessä tehtiin vuonna 2005 osuudella Kuopio-Iisalmi noin 315 000, osuudella Iisalmi-Kontiomäki noin 185 000 ja osuudella Kontiomäki-Oulu noin 130 000 matkaa. Liikenteen ennustetaan pysyvän nykytasolla myös tulevaisuudessa.

Tavaraliikenteessä kuljetettiin vuonna 2005 osuudesta riippuen noin 0,8-3,7 miljoonaa tonnia tavaraa. Liikenne koostuu lähinnä metsä- ja metalliteollisuuden kuljetuksista. Vartiuksen liikenteen kasvun ansiosta suurinta kasvua ennustetaan Kontiomäki-Oulu –rataosalle.

#### Kuuluminen runkoverkkoon

Rataosat on runkoverkkoehdotuksessa osa tavaraliikenteen runkoverkkoa. Rataosat on lausunnoissa esitetty henkilöliikenteen runkoverkkoon, jolloin henkilöliikenteen nopeuksia nostettaisiin 160-200 km/h:iin. Rataosien Kuopio-Iisalmi-Kajaani lisääminen henkilöliikenteen runkoverkkoon **ei ole perusteltua henkilöliikenteen suhteellisen vähäisen määrän vuoksi.**

#### Jyväskylä-Seinäjoki-Vaasa (270 km)

Rataosat Jyväskylä-Seinäjoki-Vaasa eivät kuulu yleiseurooppaliseen TEN-rataverkkoon Rataosilla ei ole sähköistystä ja ne on varustettu kulunvalvonnalla. Suurin sallittu nopeus Jyväskylän ja Seinäjoen välillä on 100 km/h ja Seinäjoki-Vaasa välillä 120 km/h. Tavaraliikenteessä suurin sallittu akselipaino on 22,5 tonnia.

#### Liikenne

Henkilöliikenteessä tehtiin vuonna 2005 osuudella Jyväskylä-Haapamäki noin 100 000, osuudella Haapamäki-Seinäjoki noin 110 000 ja osuudella Seinäjoki-Vaasa noin 350 000 matkaa. Osuudelle Seinäjoki-Vaasa ennustetaan pientä kasvua pääradan yhteyksien nopeutuessa.

Tavaraliikenteessä kuljetettiin vuonna 2005 osuudella Jyväskylä-Seinäjoki alle 50 000 tonnia ja osuudella Seinäjoki-Vaasa noin 125 000 tonnia tavaraa. Liikenteen ennustetaan pysyvän nykytasolla.

#### Kuuluminen runkoverkkoon

Rataosat on lausunnoissa esitetty henkilöliikenteen runkoverkkoon, jolloin rataosat tulisi sähköistää ja henkilöliikenteen nopeuksia nostettaisiin 160-200 km/h:iin. **Rataosien lisääminen henkilöliikenteen runkoverkkoon ei ole perusteltua henkilöliikenteen vähäisen määrän vuoksi.**

#### Oulu-Tornio-Kolari (315 km)

Rataosa Oulu-Tornio on osa yleiseurooppalaista TEN –rataverkkoa ja on sähköistetty, suojastettu, kauko-ohjattu ja sillä on kulunvalvonta. Suurin sallittu nopeus henkilöliikenteessä on 140 km/h (Kemi-Tonio 120 km/h) ja tavaraliikenteessä suurin sallittu akselipaino on 22,5 t nopeudella 80-100 km/h.

Rataosa Tornio-Kolari ei kuulu yleiseurooppaliseen TEN-rataverkkoon. Rataosalla ei ole sähköistystä ja se on varustettu kulunvalvonnalla. Suurin sallittu nopeus henkilöliikenteessä on 100 km/h ja tavaraliikenteessä suurin sallittu akselipaino on 22,5 t..

#### Liikenne

Henkilöliikenteessä tehtiin vuonna 2005 osuudella Oulu-Kemi noin 555 000 ja osuudella Kemi-Kolari noin 60 000 matkaa. Osuudelle Oulu-Kemi ennustetaan kasvua pääradan yhteyksien nopeutuessa.

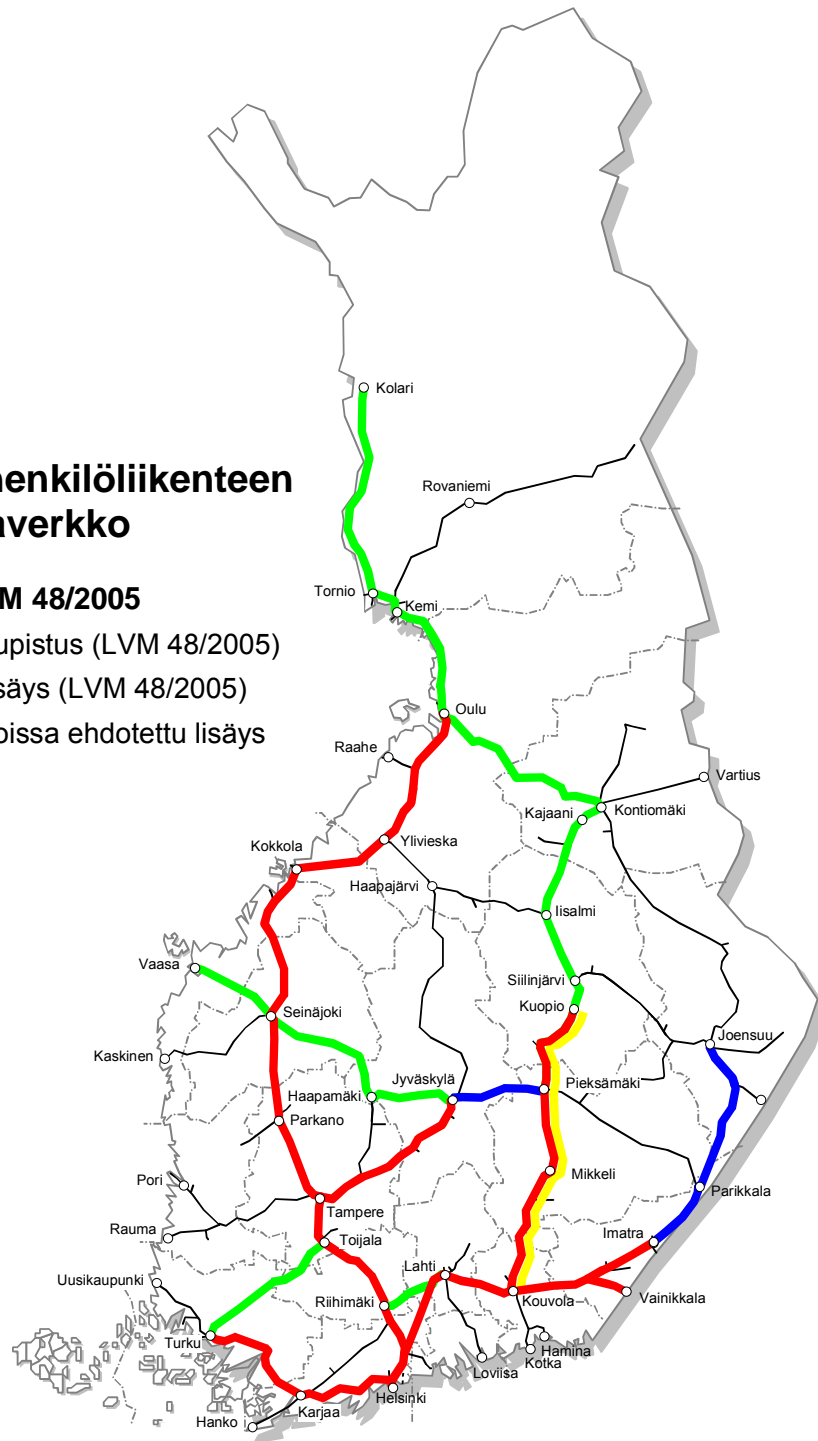
Tavaraliikenteessä kuljetettiin vuonna 2005 osuudella Oulu-Laurila noin 2,0-2,2, Laurila-Tornio noin 1,4 ja Tornio-Kolari noin 0,3 miljoonaa tonnia tavaraa. Liikenne koostuu lähinnä metalli- ja metsäteollisuuden kuljetuksista. Tornion ja Kemin väliseen liikenteeseen ennustetaan kasvua.

#### Kuuluminen runkoverkkoon

Rataosat on lausunnoissa esitetty henkilöliikenteen runkoverkkoon, jolloin rataosa Tornio-Kolari tulisi sähköistää ja henkilöliikenteen nopeuksia nostettaisiin koko välillä 160-200 km/h:iin. Nopean liikenteen ulottaminen näille rataosille ei ole perusteltua, varsinkaan Kolariin, jonka liikenne on kausiluonteista ja yöjunaliikenteellä on siinä suuri paino. **Rataosien Oulu-Tornio-Kolari lisääminen henkilöliikenteen runkoverkkoon ei näin ollen ole perusteltua.**

## Nopean henkilöliikenteen runkorataverkko

- Ehdotus LVM 48/2005
- Tarkasteltu supistus (LVM 48/2005)
- Tarkasteltu lisäys (LVM 48/2005)
- Muu lausunnoissa ehdotettu lisäys





## EHDOTETUT MUUTOKSET RAUTATEIDEN TAVARALIIKENTEEN RUNKOVERKKOON

Raskaan tavaraliikenteen runkoratojen määrittely perustuu rataosien tavaraliikenteen määrään, yhteyden merkitykseen elinkeinoelämälle ja raskaiden kuljetusten tarpeisiin. Runkoverkkoon kuuluu paitsi kotimaan liikenteen myös kansainvälisien liikenteen tärkeät yhteydet. Sen sijaan pääasiassa yhden teollisuuslaitoksen tarpeita palvelevia lyhyitä yhdysratoja ei sisällytetä runkoverkkoon. Tavaraliikenteen runkoverkon rataosilla pyritään tavaraliikenteen 25 tonnin akselipainoon ja lisäksi riittävään nopeuteen 80-100 km/h sekä sujuviin ratapihajärjestelyihin, jotta välityskyky riittää myös mahdollisen henkilöliikenteen hoitamiseen samalla radalla.

### Vaikutusarviointiraportissa selvitettyt lisäykset

#### Kontiomäki-Vartius (98 km)

Rataosa Kontiomäki-Vartius on tavaraliikenteen tärkeä reitti Venäjälle. Se on osa yleiseurooppalaista TEN –rataverkkoa ja osa N.E.W -korridorin. Rataosa on vuoden 2006 lopussa sähköistetty, sillä on liikenteenohjausjärjestelmä ja kulunvalvonta. Rataosalla on ainoastaan tavaraliikennettä. Suurin sallittu akselipaino on 22,5 tonnia.

#### Liikenne

Rataosan liikenne oli vuonna 2005 noin 2,3 miljoonaa tonnia. Liikenne koostuu lähinnä metalliteollisuuden kuljetuksista. Liikennemäärät ovat vaihdelleet vuosittain, mutta ovat viime vuosina olleet kasvussa lähinnä pellettiliikenteen ansiosta. Osa liikenteestä on transitoliikennettä.

Rataosalle on ennustettu voimakasta kasvua vuoteen 2025 mennessä. Osan kasvusta saisi aikaan Perämeren alueen raakapuun ja rautaromun tuontikuljetusten siirtyminen Niiralan reitiltä Vartiuksen reitille. Lisäksi Karjalan yhdysradan käyttöönotto kasvattaisi liikennettä.

#### Kuuluminen runkoverkkoon

Rataosan lisäämistä tavaraliikenteen runkoverkkoon selvitettiin vaikutusarviointiraportissa. Rataosan akselipainoja aiotaan korottaa 25 tonniin, mikä kasvattaa koko välin Oulu-Vartius kapasiteettia. Reittiä pitkin tuodaan kivennäisaineita, pellettejä ja raakapuuta, joten hyötyjinä olisivat metsä-, metalli- ja kemianteollisuus. **Rataosan liikenteen kasvunäkymien ja sen kansainvälisen merkityksen vuoksi rataosa tulee lisätä tavaraliikenteen runkoverkkoon, vaikka rataosalla onkin ainoastaan tavaraliikennettä ja se voitaisiin hoitaa sujuvasti muutenkin.**

#### Oulu-Tornio (132 km)

Rataosa Oulu-Tornio on sekä yhdysrata Lapin ja Pohjanmaan välillä että potentiaalinen kansainvälisten kuljetusten reitti Ruotsiin. Se on osa yleiseurooppalaista TEN-rataverkkoa. Rataosa on sähköistetty Laurilaan asti. Oulu-Tornio väli on suojastettu, kauko-ohjattu ja varustettu kulunvalvon-

nan ratalaitteilla. Tavaraliikenteessä suurin sallittu akselipaino on 22,5 tonnia. Rataosalla on myös henkilöliikennettä.

#### Liikenne

Tavaraliikenteessä kuljetettiin vuonna 2005 osuudella Oulu-Laurila noin 2,0-2,2 ja osuudella Laurila-Tornio noin 1,4 miljoonaa tonnia tavaraa. Liikenne koostuu lähinnä metalli- ja metsäteollisuuden kuljetuksista. Tornion ja Kemin väliseen liikenteeseen ennustetaan kasvua. Myös Ruotsin puolen ratahankkeet Haaparantaan mahdollistavat EU:n sisäisen rautatieyhteyden muodostumista, joka kasvattaa tavaraliikennettä. Määrää on vaikea arvioida.

#### Kuuluminen runkoverkkoon

Rataosan lisäämistä tavaraliikenteen runkoverkkoon selvitettiin vaikutusarviointiraportissa. Lisääminen merkitsisi rataosan akselipainon korottamista 25 tonniin. Tämä hyödyttäisi erityisesti metalliteollisuutta, jolle 25 tonnin akselipainon käyttäminen on erityisen tärkeää. Tämä loisi myös paremmat mahdollisuudet yhdistetyille kuljetuksille tällä yhteysvälillä. Rataosalla on myös suhteellisen vilkas henkilöliikenne, jonka yhteensovittamista rataosan kehittäminen palvelisi. Rataverkon kehittäminen Ruotsin puolella tukee niin ikään rataosan ottamista runkoverkkoon. Näin ollen rataosa tulee lisätä tavaraliikenteen runkoverkkoon.

### **Vaikutusarviointiraportissa selvitetty supistukset**

#### **Siilinjärvi-Kontiomäki (167 km)**

Rataosa Siilinjärvi-Kontiomäki on merkittävä yhdysrata Savonradan ja Oulun välillä. Se on osa yleiseurooppalaista TEN-verkkoa. Vuoden 2006 lopussa rataosa on sähköistetty, suojastettu, kauko-ohjattu ja sillä on kulunvalvonta. Tavaraliikenteessä suurin sallittu akselipaino on 22,5 tonnia. Rataosalla on myös henkilöliikennettä.

#### Liikenne

Rataosan tavaraliikenteessä kuljetettiin vuonna 2005 osuudesta riippuen noin 0,8-2,3 miljoonaa tonnia tavaraa. Liikenne koostuu lähinnä metsä- ja metalliteollisuuden kuljetuksista. Liikenteen ennustetaan säilyvän nykytasolla.

#### Kuuluminen runkoverkkoon

Rataosa on runkoverkkoehdotuksessa osa tavaraliikenteen runkoverkkoa. Näin ollen tavaraliikenteessä akselipainoja nostetaan 25 tonniin nopeudella 80-100 km/h.

Vaikutusarviointiraportissa on selvitetty rataosan jättämistä pois tavaraliikenteen runkoverkosta. Tämä merkitsisi 25 tonnin verkon katkemista tältä kohdin. Eniten tämä vaikuttaisi metsäteollisuuden ja kemianteollisuuden kuljetusmahdollisuuksiin ja vaarantaisi potentiaalisen transitoreitin. Osuuden poisjättäminen heikentäisi mahdollisuuksia kehittää paperin ja sellun

kuljetusketjua koko välillä Kontiomäki-Kotka. Näin ollen rataosa tulee säilyttää tavaraliikenteen runkoverkossa.

### Lausunnoissa esitetyjä lisäyksiä

#### Sköldvikin (Kilpilahden) rata (28 km)

Sköldvikin (Kilpilahden) rata on osa yleiseurooppalaista TEN-verkkoa. Rata on sähköistetty, suojastettu, kauko-ohjattu ja sillä on kulunvalvonta. Tavaraliikenteessä suurin sallittu akselipaino on 22,5 tonnia. Rataosalla on ainoastaan tavaraliikennettä.

##### Liikenne

Tavaraliikenteessä kuljetettiin vuonna 2005 noin 1,3 miljoonaa tonnia tavaraa. Liikenne koostuu kemianteollisuuden kuljetuksista. Liikenteen määrä on vaihdellut vuosittain.

##### Kuuluminen runkoverkkoon

Sköldvikin rata on lausunnoissa esitetty tavaraliikenteen runkoverkkoon. Tämä merkitsisi akselipainon korottamista 25 tonniin. **Koska runkoverkkoon ei ole sisällytetty yksittäisiä teollisuutta palvelevia lyhyitä yhdysratoja, ei Sköldvikin radan lisääminen ole perusteltua.**

#### Kokemäki-Mäntyluoto-Tahkoluoto (58 km)

Rataosa Kokemäki-Mäntyluoto-Tahkoluoto on osa yleiseurooppalaista TEN-rataverkkoa. Kokemäki-Pori väli on sähköistetty, suojastettu, kauko-ohjattu ja varustettu kulunvalvonnan ratalaitteilla. Tavaraliikenteessä suurin sallittu akselipaino on 25 tonnia Harjavalta-Mäntyluoto välillä. Muilla osilla akselipaino on 22,5 tonnia. Kokemäki-Pori välillä on myös henkilöliikennettä.

##### Liikenne

Rataosan tavaraliikenteessä kuljetettiin vuonna 2005 osuudesta riippuen noin 0,8-1,2 miljoonaa tonnia tavaraa. Liikenne koostuu lähinnä metalliteollisuuden kuljetuksista. Liikenteen määrä on vaihdellut vuosittain. Liikenteen ennustetaan säilyvän nykytasolla.

##### Kuuluminen runkoverkkoon

Rataosa Kokemäki-Mäntyluoto-Tahkoluoto on lausunnoissa esitetty tavaraliikenteen runkoverkkoon. Tämä merkitsisi koko välin akselipainon korottamista 25 tonniin, mikä voidaan tarvittaessa tehdä ilman runkoverkkoon kuulumistakin. Rataosan tavaraliikenteen seudullisen luonteen ja liikenteen suhteellisen vähäisyyden vuoksi rataosia Kokemäki – Mäntyluoto – Tahkoluoto ei tule lisätä tavaraliikenteen runkoverkkoon.

#### Varkaus-Pieksämäki (48 km)

Rataosa Varkaus-Pieksämäki ei kuulu yleiseurooppalaiseen TEN-rataverkkaan. Rataosalla on liikenteenohjausjärjestelmä ja kulunvalvonta

ja se on sähköistämätön. Suurin sallittu akselipaino on 22,5 tonnia. Rataosalla on myös henkilöliikennettä.

#### Liikenne

Tavaraliikenteessä kuljetettiin vuonna 2005 noin 1,3 miljoonaa tonnia tavaraa. Liikenne koostuu lähinnä metsäteollisuuden kuljetuksista. Liikenteen ennustetaan säilyvän nykytasolla.

#### Kuuluminen runkoverkkoon

Rataosa Varkaus-Pieksämäki on lausunnoissa esitetty tavaraliikenteen runkoverkkoon. Tämä merkitsisi koko välin akselipainon korottamista 25 tonniin. Koska rataosan nykytasoinen liikenne pystytään hoitamaan sujuvasti ilman sen liittämistä runkoverkkoon, ei rataosaa Varkaus-Pieksämäki tule lisätä tavaraliikenteen runkoverkkoon.

### Siilinjärven Kemira-Siilinjärvi (6 km)

Rataosa Viinijärvi-Siilinjärvi on osa yleiseurooppalaista TEN-ratavekkoa. Rataosalta erkaneva raide Kemiran tehtaille ei kuulu TEN-rataverkkoon. Rataosalla Viinijärvi-Siilinjärvi on liikenteenohjausjärjestelmä ja kulunvalvonta ja se on sähköistämätön. Suurin sallittu akselipaino on 22,5 tonnia. Rataosalla on ainoastaan tavaraliikennettä.

#### Liikenne

Rataosalla Viinijärvi-Siilinjärvi kuljetettiin vuonna 2005 noin 1,0 miljoonaa tonnia tavaraa, joka koostuu metsä-, metalli- ja kemiateollisuuden kuljetuksista.

#### Kuuluminen runkoverkkoon

Rataosuus Siilinjärven Kemiran tehtailta Siilinjärvelle on lausunnoissa esitetty tavaraliikenteen runkoverkkoon. Tämä merkitsisi akselipainon korottamista 25 tonniin. Koska runkoverkkoon ei ole sisällytetty yksittäisiä teollisuutta tai satamia palvelevia lyhyitä yhdysratoja, ei rataosan lisääminen ole perusteltua.

### Iisalmi-Ylivieska (154 km)

Rataosa Iisalmi-Ylivieska on osa yleiseurooppalaista TEN-verkkoa. Rataosalla on liikenteenohjausjärjestelmä ja kulunvalvonta. Rataosa on sähköistämätön. Tavaraliikenteessä suurin sallittu akselipaino on 22,5 tonnia. Rataosalla on myös henkilöliikennettä.

#### Liikenne

Tavaraliikenteessä kuljetettiin vuonna 2005 noin 1,0-1,2 miljoonaa tonnia tavaraa. Liikenne koostuu metsä-, metalli- ja kemiateollisuuden kuljetuksista. Liikenteen ennustetaan säilyvän nykytasolla.

#### Kuuluminen runkoverkkoon

Rataosa Iisalmi-Ylivieska on lausunnoissa esitetty tavaraliikenteen runkoverkkoon jatkoksi tavaraliikenteen runkoverkkoon kuuluvalla Ylivieska-

Kokkola rataosalle. Tämä merkitsisi akselipainon korottamista 25 tonniin.  
**Rataosan suhteellisen vähäisen liikenteen vuoksi rataosan Iisalmi-Ylivieska lisääminen runkoverkkoon ei ole perusteltua.**

#### Tuomioja-Raahe (28 km)

Rataosa Tuomioja-Raahe on osa yleiseurooppalaista TEN-verkkoa. Rataosa on sähkösitetty, suojastettu, kauko-ohjattu ja sillä on kulunvalvonta. Tavaraliikenteessä suurin sallittu akselipaino on 22,5 tonnia. Rataosalla on ainoastaan tavaraliikennettä.

##### Liikenne

Tavaraliikenteessä kuljetettiin vuonna 2005 noin 2,5 miljoonaa tonnia tavaraa. Liikenne koostuu metalliteollisuuden kuljetuksista. Liikenteen enustetaan kasvavan vuoteen 2025 mennessä.

##### Kuuluminen runkoverkkoon

Rataosa Tuomioja-Raahe on lausunnoissa esitetty tavaraliikenteen runkoverkkoon. Tämä merkitsisi akselipainon korottamista 25 tonniin. Tämä on joka tapauksessa radanpidon suunnitelmissa. Koska tavaraliikenteen runkoverkkoon ei ole sisällytetty yksittäisiä teollisuutta palvelevia lyhyitä yhdysratoja, ei rataosan lisääminen ole perusteltua.

#### Seinäjoki-Vaasa (75 km)

Rataosa Seinäjoki-Vaasa ei kuulu yleiseurooppalaiseen TEN-rataverkkoon. Rataosalla on liikenteenohjausjärjestelmä ja kulunvalvonta ja se on sähköistämätön. Suurin sallittu akselipaino on 22,5 tonnia. Rataosalla on myös henkilöliikennettä.

##### Liikenne

Rataosalla on vain vähän tavaraliikennettä. Vuonna 2005 liikennemäärä oli noin 0,1 miljoonaa tonnia.

##### Kuuluminen runkoverkkoon

Rataosa on lausunnoissa esitetty tavaraliikenteen runkoverkkoon. **Tavaraliikenteen vähäisyyden vuoksi rataosaa ei tule lisätä tavaraliikenteen runkoverkkoon.**

## Raskaan tavaraliikenteen runkorataverkko

- Ehdotus LVM 48/2005
- Tarkasteltu supistus (LVM 48/2005)
- Tarkasteltu lisäys (LVM 48/2005)
- Muu lausunnoissa ehdotettu lisäys

